

# Évaluation du Schéma de Cohérence Territoriale

## INDICATEURS BILAN – Septembre 2014

Document technique annexe au Rapport d'évaluation

Période 2007 – 2013



## Sommaire

Définition des indicateurs selon les objectifs du SCOT.....	3
Le SCOT de l'agglomération d'Annemasse .....	4
→ Synthèse du projet de SCOT .....	1
Évaluation du SCOT : mise en place d'un référentiel d'évaluation.....	7
→ Identification des mesures du SCOT et propositions d'indicateurs .....	7
→ Sélection des indicateurs par hiérarchisation.....	8
→ Indicateurs retenus pour l'évaluation du SCOT.....	10
Indicateurs de mise en œuvre du SCOT .....	13
Axe 1 : Préserver et valoriser notre cadre de vie .....	1
Axe 2 : Bâtir un territoire équilibré, entre dynamisme et solidarité .....	1
Axe 3 : S'affirmer comme une agglomération attractive pour son environnement .....	1
Annexes .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>

# Définition des indicateurs selon les objectifs du SCOT

## Le SCOT de l'agglomération d'Annemasse

Comme le prévoit la Loi, le SCOT de la Région d'Annemasse est constitué de 3 documents :

- Le **rapport de présentation** comprenant un diagnostic synthétique, l'état initial de l'environnement, le volet paysager, la justification des objectifs du projet et l'évaluation environnementale,
- le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD),
- le **Document d'Orientations Générales** (DOG) et ses documents graphiques opposables, notamment les cartes de périmètres de protection des espaces naturels établies au 10 000ème.
- Le rapport de présentation identifie les quatre enjeux thématiques et transversaux de la Région d'Annemasse :
  - Une identité à conquérir, une image à imposer et à revaloriser,
  - Une accessibilité favorisant un maillage multipolaire à organiser,
  - Une mixité plurielle à renforcer,
  - La potentialité des ressources à préserver.

Ces enjeux sont complétés par trois enjeux territorialisés :

- La valorisation des paysages,
- La maîtrise de l'étalement urbain,
- La structuration de l'armature urbaine en pôles et réseaux.

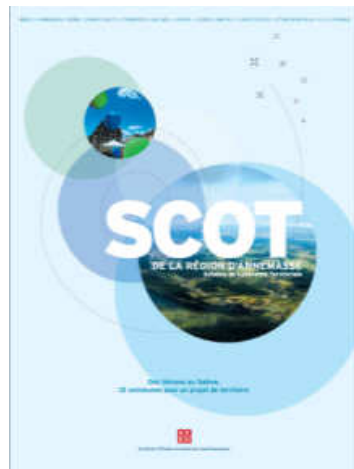
Dix sites stratégiques permettent également de « croiser » les grands projets portés par le SCOT avec les enjeux de paysage et de continuité écologique associés.

Le PADD s'articule en trois grands objectifs politiques :

- Préserver et valoriser notre cadre de vie,
- Bâtir un territoire équilibré, entre dynamisme et solidarité,
- S'affirmer comme une agglomération attractive pour son environnement.

Ces objectifs politiques sont traduits en trois parties dans le Document d'Orientations Générales (DOG), déclinaison du PADD :

- Orientations pour la préservation et la valorisation du cadre naturel et agricole du territoire,
- Orientations pour l'organisation, la maîtrise et la valorisation du développement urbain,
- Orientations pour les sites et les grands projets à enjeux majeurs pour l'attractivité du territoire.



## → Synthèse du projet de SCOT

Axes du PADD	Objectifs du PADD	Orientations du DOG
<b>Axe 1</b> <b>Préserver et valoriser notre cadre de vie</b>	Préserver un cadre naturel et agricole de qualité	Orientations pour la préservation et la valorisation du cadre naturel et agricole du territoire
	Maitriser et structurer le développement urbain	
	Instaurer un système de déplacement efficace et durable	
	Valoriser le cadre naturel, agricole et urbain	
<b>Axe 2</b> <b>Bâtir un territoire équilibré, entre dynamisme et solidarité</b>	Soutenir le développement des activités industrielles et artisanales de production	Orientations pour l'organisation, la maîtrise et la valorisation du développement urbain
	Développer l'offre en logements en favorisant la mixité sociale	
	Créer du "lien social" et de la solidarité pour l'intégration des habitants sur notre territoire	
<b>Axe 3</b> <b>S'affirmer comme une agglomération attractive pour son environnement</b>	Construire notre territoire en partenariat avec notre environnement	Orientations pour les sites et les grands projets à enjeux majeurs pour l'attractivité du territoire
	Conforter la centralité de notre territoire	
	Modifier la perception de notre territoire	
	Valoriser notre dynamisme économique	

## Évaluation du SCOT : mise en place d'un référentiel d'évaluation

### → Identification des mesures du SCOT et propositions d'indicateurs

A partir du SCOT, les chapitres et sous-chapitres du PADD ont été listés puis associés aux moyens identifiés par le SCOT pour y parvenir. A ces moyens ont été rapprochées les mesures opérationnelles prescrites par le DOG. Il en ressort 49 propositions pour l'axe 1, 36 pour l'axe 2 et 20 pour l'axe 3 soit 105 propositions au total.

Pour chacune de ces propositions, trois réflexions complémentaires ont permis de définir quel pourrait être l'indicateur adapté pour évaluer la mise en œuvre de chaque mesure :

- **Critère** : il s'agit de répondre à la question, « que cherche-t-on à évaluer ? ». Le critère est l'ensemble des questionnements qui permettent de vérifier si la mesure a bien été mise en œuvre.
- **Variables** : il s'agit d'identifier les données et les outils mobilisables pour répondre à ces questions.
- **Résultat à mesurer** : il s'agit d'identifier la façon dont les variables doivent être lues ou associées entre elles afin de pouvoir répondre à l'évaluation. Il s'agit du **mode d'interprétation de la donnée**.

L'ensemble « **Critère/variables/seuil** » permet de définir l'indicateur de suivi.

La matrice d'analyse qui permet d'associer à chaque objectif du PADD et à chacune des mesures correspondantes du SCOT un indicateur d'évaluation, constitue le **référentiel d'évaluation du SCOT de la Région d'Annemasse**.

#### Exemple du référentiel d'analyse pour une des propositions du SCOT de l'axe 1 « Préserver et valoriser notre cadre de vie »

SCOT				Indicateurs		
Objectifs du PADD (chapitre)	Ambitions (sous-chapitre)	Moyens	Mesures correspondantes du DOG	Critère : que cherche-t-on à évaluer ?	Variables : Quels outils et données ?	Résultat à mesurer (Mode d'interprétation des données)
Maitriser et structurer le développement urbain	Décliner une armature urbaine structurée	Urbaniser à l'intérieur ou en continuité des pôles d'urbanisation	Urbanisation nouvelle à l'intérieur ou en continuité immédiate des pôles d'habitat (ville agglomérée, bourgs, villages). En dehors de ces pôles d'habitat, urbanisation acceptée sous conditions : urbanisation des dents creuses, en continuité immédiate de l'existant (structuration des hameaux), sans accentuer le phénomène d'urbanisation linéaire, en maintenant une continuité de l'espace public.	Y-a-t-il eu un développement urbain en mitage sur la période d'application du SCOT?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Permis de construire attribués entre 2008 et 2012</li> <li>• Délimitation de l'enveloppe urbaine ou mise en place d'une zone tampon autour de l'existant avant 2008.</li> </ul>	Nombre de permis de construire attribués entre 2008 et 2012 n'étant ni dans l'enveloppe urbaine, ni dans une zone tampon à proximité de l'enveloppe urbaine. Comparaison avec une situation antérieure permettant d'évaluer les effets de la mise en place du SCOT

## → Sélection des indicateurs par hiérarchisation

Face au très grand nombre de propositions d'indicateurs un travail de sélection a été mené pour n'en garder qu'un nombre limité, afin qu'ils puissent répondre aux besoins suivants :

- **pertinence** par rapport aux capacités réglementaires du SCOT et aux enjeux du SCOT,
- **pragmatisme** par rapport à leur faisabilité et à la disponibilité des données brutes ou combinées,
- **reproductibilité** sur la durée pour pouvoir comparer ces indices au prochain bilan du SCOT.

### Pertinence :

Le SCOT est un document intercommunal qui fixe les vocations générales des espaces et définit leur organisation spatiale, dans une logique et un objectif de planification de l'aménagement du territoire, dans le respect de l'environnement.

Selon les thématiques abordées, il ne sera pas l'outil le plus adapté pour répondre à certains enjeux et son influence – ses résultats – sera plus ou moins forte selon les enjeux du territoire.

Pour cette raison, les thématiques pour lesquelles le SCOT a peu d'impact ont été éliminées.

Le tableau page suivante présente les différents leviers d'actions du SCOT au regard des enjeux identifiés au sein du document.

### Pragmatisme et reproductibilité

Annemasse Agglo a préalablement fait un travail de récupération de données. Grâce à cette première collecte, il a été possible d'estimer la difficulté de mise en œuvre des indicateurs préalablement identifiés. Cette estimation s'est faite au regard de la disponibilité de la donnée, de la complexité d'assemblage des différents indices à créer et du niveau de la régularité de mise à jour de ces données.

Les indicateurs sont notés selon l'échelle ci-dessous :

<b>Difficulté faible</b>	L'indicateur est existant et mis à jour ou l'indicateur est simple dans sa construction et basé sur des données accessibles faisant l'objet d'un renseignement régulier
<b>Difficulté moyenne</b>	L'indicateur est constitué d'une donnée nécessitant un traitement
<b>Difficulté forte</b>	L'indicateur est constitué de plusieurs données nécessitant un traitement et/ou la donnée est difficilement accessible

### La sélection finale des indicateurs

Les indicateurs sélectionnés résultent du croisement des critères de « Pertinence » avec celui du « Pragmatisme et reproductibilité » selon la grille ci-dessous :

Pragmatisme & reproductibilité	Le SCOT a peu de levier sur l'enjeu	Le SCOT a quelques leviers	Le SCOT est l'outil adapté à l'enjeu
<b>Fort</b>	Non retenu	Retenu	Retenu prioritairement
<b>Moyenne</b>	Non retenu	Retenu en complément	Retenu
<b>Faible</b>	Non retenu	Non retenu	Non retenu

A l'issue de cette démarche, 13 indicateurs ont été retenus qui constituent le référentiel d'évaluation du SCOT. Ce référentiel a été discuté et validé lors d'un Comité Technique.



## Déclinaison du projet en leviers d'actions

Axes du PADD	Objectifs du PADD	Leviers des SCOT SRU sur ces thématiques
<b>Axe 1</b> Préserver et valoriser notre cadre de vie	Préserver un cadre naturel et agricole de qualité	Le SCOT est en mesure de préserver le foncier support des terres agricoles et naturelles. Cependant il a peu d'influence sur les pratiques qui s'y opèrent ou les compétences spécifiques comme le développement du tourisme, l'alimentation en eau potable, l'assainissement ou la gestion des déchets.
	Maitriser et structurer le développement urbain	Le SCOT a la capacité de spatialiser le développement urbain (localisations préférentielles de l'habitat), les zones d'activités et les zones naturelles ou agricoles à protéger. Il ne peut gérer le type de logement (PLH : outil dédié à l'habitat) et l'intégration de ceux-ci au paysage.
	Instaurer un système de déplacement efficace et durable	Le SCOT peut orienter le développement urbain autour des points desservis par les transports en commun et prévoir des emplacements pour les parkings relais ou de nouveaux axes de transport. Il a cependant peu de leviers sur la solidarité dans les transports, le développement du transport ferré ou les tarifs des transports en commun ou des autoroutes.
	Valoriser le cadre naturel, agricole et urbain	Le SCOT a la faculté de protéger les coupures vertes ou les pénétrantes vertes et de dédier des espaces aux loisirs. Il ne peut faire que des recommandations pour la protection des éléments éco-paysagers (bocages, ripisylves...) et sa portée sur le développement du tourisme ou des activités de loisirs repose sur la perspective des grands équipements.
<b>Axe 2</b> Bâtir un territoire équilibré, entre dynamisme et solidarité	Soutenir le développement des activités industrielles et artisanales de production	Le SCOT oriente le développement économique par la spatialisation des zones de développement. La gestion des types de commerces accueillis reste le sujet du DAC adopté en septembre 2011.
	Développer l'offre en logements en favorisant la mixité sociale	Le SCOT peut donner des objectifs de densité par secteur et de nombre de logements à construire. Néanmoins, les PLH sont les outils les plus aptes à traduire ces orientations. Ils peuvent également définir le type de construction.
	Créer du "lien social" et de la solidarité pour l'intégration des habitants sur notre territoire	Le SCOT a peu de levier sur cette thématique. Il peut toutefois anticiper le besoin foncier pour les structures pour personnes âgées, médicalisées..., le développement des activités de loisirs et associations...
<b>Axe 3</b> S'affirmer comme une agglomération attractive pour son environnement	Construire notre territoire en partenariat avec notre environnement	Cet axe comporte une dimension politique et la participation d'Annemasse Agglomération aux instances d'échelle plus large. Le SCOT n'a pas de levier sur la gouvernance.
	Conforter la centralité de notre territoire	Cet axe repose sur la réalisation des grands projets pour lesquels un SCOT peut définir les conditions d'aménagement.
	Modifier la perception de notre territoire	L'organisation d'évènements, le développement du tourisme ou le développement du numérique ne sont pas des compétences de SCOT. Par contre, celui-ci peut assurer la cohérence de l'équipement commercial (notamment via le DAC), l'assurance des fonctionnalités urbaines et le renforcement des grands équipements.
	Valoriser notre dynamisme économique	Cet axe est à rapprocher du 2.1.

## → Indicateurs retenus pour l'évaluation du SCOT

N°	Objectifs du PADD	Indicateurs	Définition	Source et représentation
<b>AXE 1 : Préserver et valoriser notre cadre de vie</b>				
1	<b>Préserver un cadre naturel et agricole de qualité</b>	Consommation d'espaces naturels et agricoles en périmètre de protection délimité graphiquement par le SCOT au 1/10 000 <sup>ème</sup>	Cet indicateur identifie les permis accordés sur le zonage identifié comme « périmètre de protection » par le SCOT entre 2007 et 2012 sur le territoire. La donnée s'exprime en nombre de permis et nombre d'hectares relatif à la surface de la parcelle nouvellement urbanisée	Permis de construire 2007-2012 de l'État Zonage du périmètre de protection
2		Consommation d'espaces naturels et agricoles en « ensembles à dominante naturelle et /ou agricole, non délimités graphiquement dans le SCOT »	Cet indicateur identifie les permis accordés entre 2007 et 2012 sur des ensembles à dominante naturelle et/ou agricole identifiés par le SCOT mais non délimités. La donnée s'exprime en nombre de permis et nombre d'hectares relatif à la surface de la parcelle nouvellement urbanisée	Permis de construire 2007-2012 de l'État Patatoïdes de délimitation des espaces cités selon la définition du SCOT (DOG 3.1.3)
3.1 & 3.2		Consommation d'espaces naturels et agricoles sur l'ensemble du territoire SCOT, indépendamment des espaces remarquables par le SCOT	L'indicateur se divise en 2 parties car 2 sources sont recensées. L'objectif est de comptabiliser la surface en espaces naturels et agricoles consommée au cours de l'exercice du SCOT conformément aux attentes Grenelle. La comparaison vis-à-vis des années précédentes et le ratio par nouvel habitant permettent d'évaluer l'influence du SCOT sur le territoire.	Permis de construire 2007-2012 de l'État Travaux de la DDT 74 sur les surfaces agricoles consommées Données DGFIP
4		Prise en compte des continuités écologiques	Le SCOT tend à préserver les continuités écologiques. Cet enjeu est prédominant pour une grenellisation. Les grandes continuités sont incluses dans le périmètre de protection du SCOT mais le DOG incite les communes à identifier les corridors à une échelle plus fine. Il s'agit de constater la prise en compte de cette thématique par les communes	Indicateurs Annemasse Agglo et étude sur les potentiels 2009 (à partir des PLU)
5	<b>Maitriser et structurer le développement urbain</b>	Densification et répartition sur les pôles urbains	Le SCOT veut renforcer la structure de l'armature urbaine par la densification des pôles urbains. Les permis de construire 2007 -2012 seront répartis sur les différents pôles pour évaluer l'application du SCOT.	Permis de construire 2007-2012 de l'État, enveloppes urbaines
6	<b>Instaurer un système de déplacement efficace et durable</b>	Densification en zone desservie par les transports en commun	Le SCOT incite les communes à densifier dans les zones de desserte des transports en commun. Par la mise en place d'une zone tampon autour des points de desserte, l'indicateur s'attache à montrer la part de nouveaux logements en zone de desserte des TC et les évolutions possibles suite au PDU.	Permis de construire 2007-2012 de l'État. Réseau de transport en commun – Annemasse Agglo.
7		Avancement des projets alternatifs à la voiture	Le SCOT et par extension le PDU prévoient la réalisation de projets alternatifs à la voiture. Point sur l'avancement de ces projets.	Données Annemasse Agglo
–	<b>Valoriser le cadre naturel, agricole et urbain</b>		Aucun indicateur retenu	

N°	Objectifs du PADD	Indicateurs	Définition	Source et représentation
<b>AXE 2 : Bâtir un territoire équilibré, entre dynamisme et solidarité</b>				
8	<b>Développer l'offre en logements en favorisant la mixité sociale</b>	Dégager un potentiel de construction d'au moins 6 000 logements pour la période 2007-2017	Le SCOT incite à la mise en œuvre d'un potentiel de 6000 logements pour une production effective d'environ 4500 logements. L'indicateur définit le nombre de logements commencés par an sur la période 2008-2012	Logements INSEE PLH (indirect) PC commencés (DDT) PLU et orthophotos
9		Productivité des espaces à densifier	Le SCOT définit des polarités et recherche leur densification. L'indicateur localise les logements produits entre 2007 et 2012 et identifie leur mode de développement : comblement d'espaces interstitiels, extension urbaine, renouvellement.	PC Etat + références Etude potentiels 2009 et 2013 Orthophotos
10		Renforcement de la diversité de l'offre de logements et équilibre géographique	Pour la ville agglomérée, le SCOT veut privilégier l'habitat intermédiaire et dense dans les centralités, ailleurs aux abords des arrêts TC actuels ou à venir. Pour les bourgs et villages, diversification en termes de logements collectifs et/ou intermédiaires. Diversification en termes de taille de logements, formes urbaines	PC Etat 2007-2012 Données INSEE Formes urbaines par une analyse qualitative (analyses terrain)
11		Part des logements sociaux	Le SCOT demande à ce que les communes visent un minimum de 20% de logements sociaux dans le parc de résidences principales pour les communes de plus de 3500 habitants et un minimum de 10% pour les autres. L'indicateur recense la création de logements sociaux et l'atteinte de ces objectifs.	Logements aidés Chiffres Etat Données du service « logements sociaux » d'Annemasse Agglo.
12	<b>Soutenir le développement des activités industrielles et artisanales de production</b>	Renforcement des polarités commerciales (centralités urbaines) et de services	L'indicateur identifie l'implantation de nouveaux commerces et services dans les secteurs définis.	CDAC-CDEC Etat Fichiers SIRENE Villes Annemasse et Gaillard FISAC-SIRENE
Grands projets		Développement de l'activité industrielle (deux projets Bois Enclos et Borly 2)	Le SCOT veut renforcer le volet productif de son économie notamment grâce à deux zones avec : protection de la vocation « industrielle – artisanat de production » du site, création de services aux entreprises, intégration territoriale (dessertes TC, proximité habitat,...) et valorisation des façades des ZAE. L'indicateur mesure l'atteinte de ces objectifs.	CCI / SIRENE / ETAT Terrain Données Agglo
–	<b>Créer du "lien social" et de la solidarité pour l'intégration des habitants sur notre territoire</b>		Aucun indicateur quantitatif retenu	

N°	Objectifs du PADD	Indicateurs	Définition	Source et représentation
<b>AXE 3 : S'affirmer comme une agglomération attractive pour son environnement</b>				
-	<b>Construire notre territoire en partenariat avec notre environnement</b>		Aucun indicateur quantitatif retenu	
Grands Projets	<b>Conforter la centralité de notre territoire</b>	Renforcement des fonctions urbaines : Avancement du projet Etoile Annemasse-Genève	Analyse qualitative d'avancement	
Grands Projets		Qualité du pôle multimodal et interconnexion avec Genève et autres territoires	Indicateur n° 7 Alternatives à la voiture et grands projets	
Grands Projets		Cohérence Tram-Aménagements urbains (Porte de France)	Analyse qualitative d'avancement	
Grands Projets		Avancement du projet du CEVA et interconnexion	Indicateur n° 7 Alternatives à la voiture et grands projets	
Grands projets	<b>Modifier la perception de notre territoire</b>	Renforcement des grands équipements de culture et espaces urbains associés notamment sur Le Brouaz et Etoile Annemasse-Genève	Analyse qualitative d'avancement	
13.1, 13.2 et 13.3	<b>Modifier la perception de notre territoire</b>	Évolution paysagère des entrées de ville et prise en compte des cônes de vue	<p>Le SCOT préconise la valorisation des entrées de ville de son territoire et la prise en compte des cônes de vue. Cet enjeu est une thématique forte du Grenelle de l'environnement.</p> <p>A ce sujet, le SCOT définit dans ses documents graphiques le « traitement des entrées de territoire et entrées d'agglomération, coupures non-bâties d'intérêt majeur » et le « réseau d'espaces collectifs structurants »</p> <p>Pour vérifier l'application de ces orientations, il est étudié trois indicateurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La prise en compte des cônes de vue</li> <li>• La traduction des séquences et coupures non-bâties dans les PLU</li> <li>• Le respect des éléments identifiés en espaces collectifs structurants.</li> </ul>	PLU des Communes Terrain (photos)
Grands projets	<b>Valoriser notre dynamisme économique</b>	Développement de l'activité industrielle (deux projets Bois Enclos et Borly 2)	Voir Axe 2 et analyse qualitative d'avancement	

# Indicateurs de mise en œuvre du SCOT

## Avertissement :

Pour l'ensemble des indicateurs utilisant une donnée relative à la création de logements, l'évaluation utilise la base de données des permis de construire fournie par les services de l'Etat pour les années 2008-2012. Ce fichier, dont la source est la DGFIP (Ministère de l'Economie et des Finances) comporte des champs non remplis mais ces derniers concernent soit des propriétés bâties avant 2000, soit des bâtiments publics.

Sur les 1045 permis ainsi inventoriés ont été retirés les permis refusés, les doublons et les travaux n'incluant pas l'artificialisation de nouvelles parcelles : extensions, ravalement de façade, restauration... On compte ainsi **494 permis de construire pour un total de 4755 nouveaux logements et 9 bâtiments commerciaux sur 123 ha.**

Enfin, les surfaces artificialisées correspondent à la somme des surfaces des parcelles bâties et non pas à la surface du bâti.

## Axe 1 : Préserver et valoriser notre cadre de vie

## Synthèse de l'axe 1 (conclusion reprise dans le Rapport d'évaluation)

L'axe 1 est consacré à la préservation des espaces, agricoles ou naturels, à la prise en compte des continuités écologiques, à la répartition de l'habitat et à la densification des pôles urbains notamment à proximité des points d'accès aux transports en commun et au développement des projets structurants de transports collectifs, alternatifs à l'utilisation de la voiture.

**Concernant la consommation des espaces**, l'évaluation fait la distinction entre :

- les espaces naturels et/ou agricoles en périmètres de protection définis et précisés par le SCOT, dont l'urbanisation est à proscrire sauf exception
- les grands ensembles territoriaux à dominante agricole et naturelle dont l'artificialisation se doit d'être modérée et qui présentent des polarités urbaines (bourgs ou villages) dont le renforcement est souhaitable
- la totalité des espaces naturels et agricoles quels que soient les périmètres.

Indépendamment des espaces remarquables par le SCOT, la consommation d'espaces naturels et agricoles pour l'ensemble du territoire est d'environ 14 ha par an dont 90% en espaces agricoles. Ramenée à la croissance démographique du territoire, la consommation est de 17m<sup>2</sup> par nouvel habitant, ce qui est faible par rapport à d'autres collectivités.

Dans les secteurs naturels délimités par le SCOT, ses orientations ont été bien suivies d'effets puisque seulement 2 des 16 permis de construire concernés et autorisés ne correspondaient pas à des exceptions autorisées par le SCOT et ont entraîné une consommation non « compatible » de 0,38 ha.

A l'inverse, dans les espaces agricoles et/ou naturels situés dans les grands ensembles territoriaux à dominante agricole et/ou naturelle, les résultats sont beaucoup moins bons : ainsi, 43% des permis de construire correspondant à 814 logements nouveaux (17% de l'effort de logements), ont conduit à l'artificialisation de 42,8 ha soit 35% de la surface consommée à l'échelle du territoire du SCOT.

Seulement 20% de ces permis concernent les polarités situées au sein de ces grands ensembles. Toutefois, ils apportent une certaine densification puisqu'ils représentent 40 % des nouveaux logements sur les ensembles à dominante naturelle et/ou agricole non délimités graphiquement dans le SCOT.

Au final, ces 17% de l'effort global de logements ont entraînés plus du tiers (35%) de l'urbanisation globalement observée, ce qui s'explique en grande partie par l'importance donnée aux logements individuels et aux modes d'urbanisation qui y sont associés. Ainsi, 69% de ces permis constatés ont été établis pour permettre la construction de maisons individuelles sur des parcelles foncières d'une taille moyenne égale à 1.734 m<sup>2</sup>, ce qui est

bien supérieur aux moyennes observées sur d'autres territoires proches (Chablais, département Haute-Savoie...).

**Un double effort de réduction de la part des permis de construire en dehors des centralités et de modification des modes d'urbanisation, des formes urbaines et des types d'habitat est donc nécessaire pour parfaitement répondre aux orientations du SCOT en matière de consommation de l'espace et donc, ce faisant, aux stratégies nationales en la matière.**

**Concernant la répartition de l'espace et la densification des pôles urbains**, la structure urbaine s'est renforcée dans ses niveaux supérieurs avec une densification significative de la ville agglomérée et des principaux bourgs. A l'inverse, de nombreux permis ont été accordés en dehors des polarités (14%), notamment en « seconde couronne » et renforcent des hameaux rarement desservis par les transports collectifs, au détriment des villages qui se développent peu.

Cette densification des pôles urbains et des bourgs a notamment permis de « rapprocher » les logements de la desserte en transports collectifs puisque 82% des nouveaux logements des huit communes desservies par les transports en communs (réseau 2013) sont à moins de 300 mètres d'un point d'accès au réseau des TC. En outre, parmi les quatre communes non actuellement desservies, trois devraient bénéficier d'une extension des lignes actuelles dans un avenir proche (2017) ce qui permettra la généralisation de la cohérence habitat-transports collectifs.

**L'orientation de densification des pôles urbains et celle, associée, de cohérence entre habitat et accessibilité aux modes de transports collectifs ou aux modes doux alternatifs à la voiture individuelle doit donc se poursuivre, notamment par le renforcement de la densification et par un renouvellement urbain de préférence à la poursuite de l'extension des hameaux.**

**La prise en compte des continuités écologiques est globalement satisfaisante au plan réglementaire**, mais les communes, dont 5/12 seulement les déclinent de façon plus fine, vont devoir identifier des continuités à l'échelle de leur territoire dans le cadre de la « grenellisation » de leur PLU dont la date butoir est définie par la loi au 1<sup>er</sup> janvier 2017.

Pour cela, elles disposeront du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE), des travaux d'identification de grands corridors écologiques menés par le Grand Genève dans le cadre de la mise en place de « Contrats de Corridors » et surtout de la Trame Verte et Bleue qui sera élaborée en partenariat avec elles dans le cadre de la révision Grenelle du SCOT d'Annemasse Agglo.

**L'outil TVB permettra aux communes, qui devront être étroitement associées à son élaboration, de passer d'une logique de préservation-protection à une logique de préservation-valorisation dans le cadre d'un véritable projet environnemental, tout en allant plus loin dans le repérage des continuités.**



**Le développement des modes de transports collectifs, alternatifs à la voiture, constitue une incontestable réussite.** Le SCOT avait tracé la voie, le PDU a permis de transcrire ses orientations dans un document pré-opérationnel et la mise en œuvre des différents projets (TRAM, CEVA, BHNS Tango, pôle échange multimodal, voies cyclables, liaison Machilly – Carrefour des Chasseurs, parkings relais, piétonisation de rues du cœur d'agglomération, ...) témoigne à la fois de la globalité et de la cohérence d'ensemble du projet de mobilités-déplacements des territoires de l'Agglomération d'Annemasse. Les phases de travaux des différents projets s'enchaînent les unes aux autres et l'échéance principale est 2018 avec la mise en service du TRAM, celle du CEVA et la livraison du pôle multimodal.

**Les orientations du SCOT ont incontestablement produit leurs effets dans deux types d'espaces :**

- la ville agglomérée, avec une densification des espaces, la distribution préférentielle des nouveaux logements, et le rapprochement habitat-accès aux transports collectifs,
- les espaces agricoles et naturels de protection identifiés et délimités par le SCOT, avec peu de nouveaux logements implantés, une incidence foncière très faible, des espaces agricoles préservés et une préservation réglementaire des continuités écologiques identifiées par le SCOT.

**Le futur SCOT aura à pérenniser :**

- La faible consommation d'espace par nouvel habitant
- La préservation des espaces en périmètres de protection d'ensemble à dominante naturelle et/ou agricole
- La densification autour des points d'accès aux transports en commun en intégrant le CEVA, le BHNS et la révision du réseau TAC
- La densification des centralités

Dans les espaces que l'on peut qualifier d'intermédiaires, c'est-à-dire les espaces à dominantes agricoles et naturelles qui comportent quelques polarités urbaines, les orientations du SCOT se sont moins bien déclinées.

L'évaluation y observe une trop grande proportion de nouveaux logements hors des centralités ou pôles d'habitat préférentiels et encore quelques habitations en mitage ce qui entraîne :

- Une trop grande consommation d'espaces naturels et agricoles du fait de l'importance de la part des logements individuels,
- Une consommation d'espace encore importante hors des pôles de développement prioritaires.

**Dans la logique de poursuite des efforts entrepris et notamment de « ce qui a bien fonctionné », les préconisations qui en découlent directement sont les suivantes :**

- L'identification de continuités écologiques locales dans le cadre d'un projet environnemental « outillé » par la TVB du futur SCOT révisé,
- La limitation encore plus stricte des implantations de nouveaux logements en dehors des centralités à coupler avec l'évolution des formes urbaines produites et les modes d'urbanisation qui y sont associés,
- L'application du même principe de construction de « formes urbaines » moins consommatrices dans les hameaux, si l'on veut pouvoir y conserver un minimum de développement.



## Indicateur n° 1 : Consommation d'espaces naturels et agricoles en périmètre de protection délimité graphiquement par le SCOT au 1/10 000<sup>ème</sup>

### Objectif du PADD : Préserver un cadre naturel et agricole de qualité

**3.1.2 du DOG:** Dans les périmètres de protection délimités graphiquement, l'objectif est la protection des milieux naturels et agricoles. Toute intervention humaine dans ces périmètres doit être compatible avec la préservation des milieux naturels et le fonctionnement d'une activité agricole et forestière respectueuse des milieux naturels. Aussi, toute urbanisation nouvelle et tout aménagement nouveau sont à proscrire...

**Indicateur :** Nombre de permis déposés, acceptés et surface du parcellaire artificialisée en périmètre de protection délimité graphiquement par le SCOT.

**Sources :** Permis de construire attribués entre 2008 et 2012 –DDT74 et délimitation des périmètres de protection du SCOT. NB : Détails des permis en annexe 1

Pour la période 2008-2012, sur les 22 permis de construire de nouveaux logements déposés, 2 ont été accordés alors qu'ils n'entraient pas dans le cadre des exceptions admises par le SCOT. Ils représentent 0.04 % des nouveaux logements construits sous le SCOT pour 0,38 ha.

### A retenir :

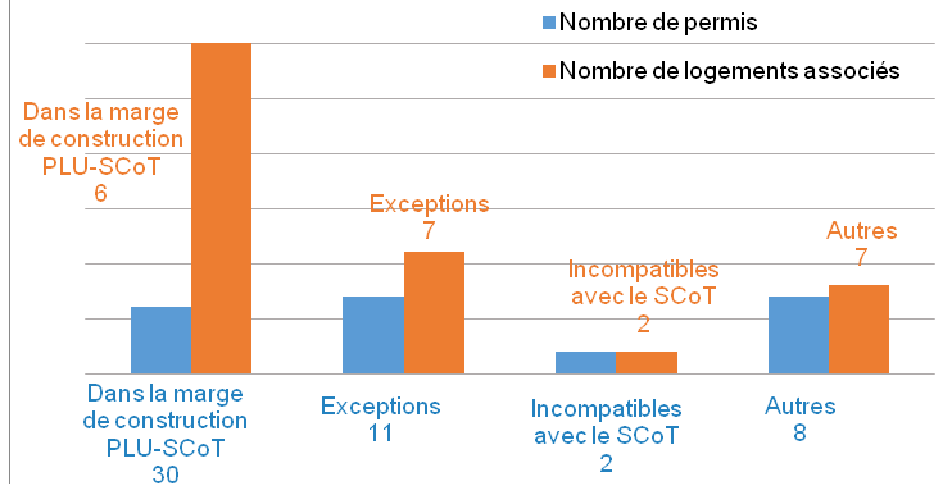
Les dispositions du SCOT ont été bien prises en compte par les communes dès la signature du SCOT avec en 2009 une compatibilité de la quasi-totalité des PLU (11 sur 12 en 2013 et 12/12 à l'horizon 2015).

Sur les 22 permis déposés entre 2008 et 2012, deux permis sont « passés entre les mailles du filet », six ont connu un refus.

Les surfaces impactées par 4 des 7 permis autorisés comme exceptions, (rénovation, extension, construction dans un lotissement existant ou reconstruction après sinistre) semblent au moins aussi étendues que celles des 2 permis incompatibles avec le SCOT. Les dérogations semblent donc constituer une détérioration au moins aussi importante que les écarts au SCOT.

Sur les 22 permis de construire déposés entre 2008 et 2012 :

- 6 bénéficient d'une adaptation du périmètre par le PLU (marge de compatibilité) et sont ainsi considérés hors périmètre de protection,
- 7 correspondent à des exceptions admises par le SCOT,
- 2 permis ont été attribués de manière non compatible avec le SCOT (alors qu'ils étaient repérés dans l'étude de mise en compatibilité de 2009),
- 1 a été délivré avant l'application du SCOT (14 février 2008),
- 6 ont été refusés.



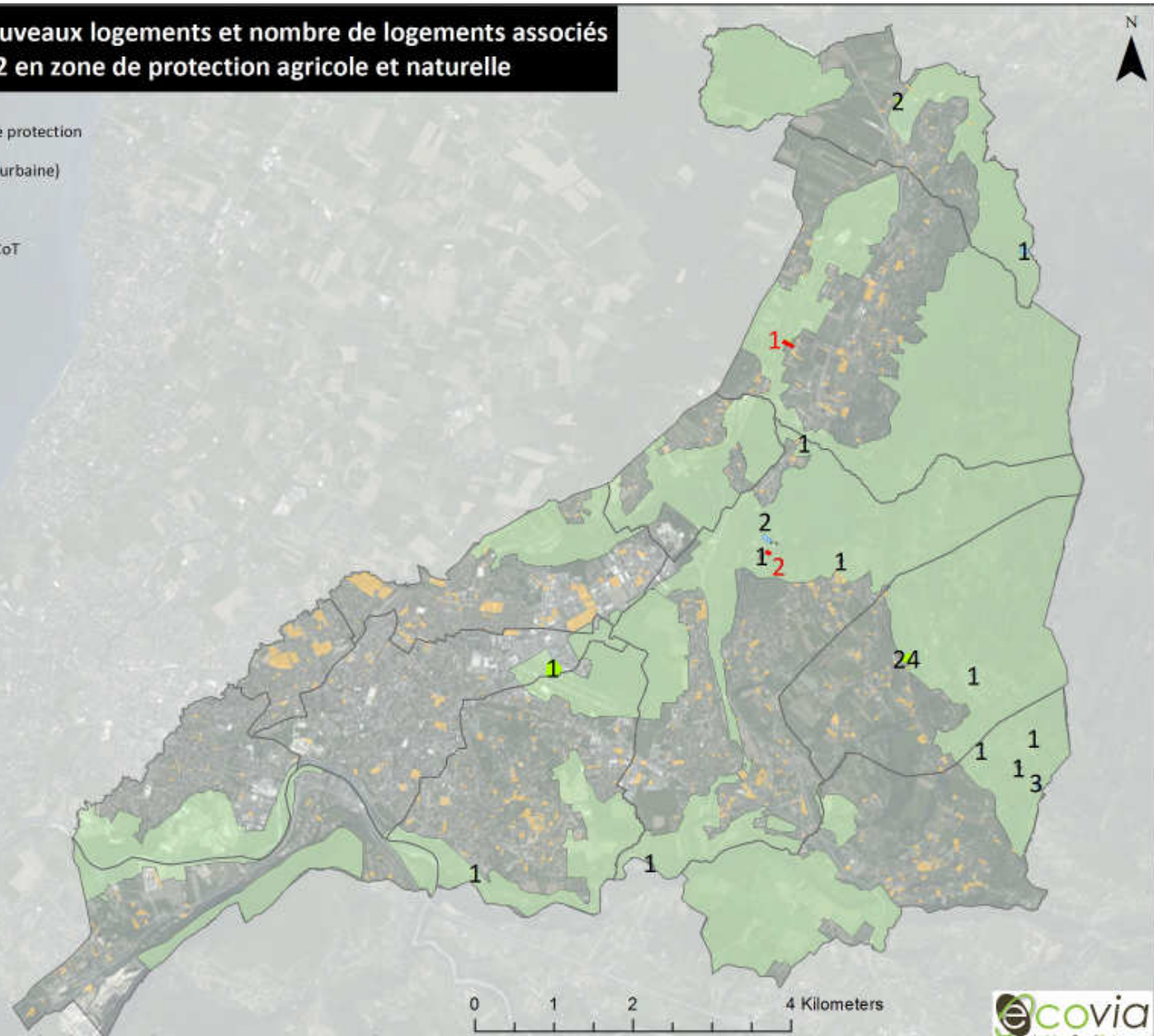
Les parcelles, assiettes des projets qui entrent dans les exceptions, représentent 2.05 ha d'espaces naturels et agricoles protégés et ont permis la création de 11 logements. Celles qui n'auraient pas dues être artificialisées correspondent à 0.38 ha pour 2 logements.

Enfin, le refus de six permis a permis d'épargner 1.83 ha.

### Permis de construire de nouveaux logements et nombre de logements associés déposés entre 2007 et 2012 en zone de protection agricole et naturelle

Devenir des permis déposés en périmètre de protection

- Incompatible avec le SCoT (extension urbaine)
- Exception SCoT
- Dans la marge de construction PLU-SCoT
- Autres
- Autres permis de construire
- Périmètre de protection SCoT
- 12 communes



Source : PC DDT 74 2007-2012 et Annemasse Agglomération Fond:Basemap ArcGis - Ecovia Octobre 2013



## Indicateur n° 2 : Consommation d'espaces naturels et agricoles dans les « ensembles à dominante naturelle et /ou agricole non délimités graphiquement dans le SCOT »

### Objectif du PADD : Préserver un cadre naturel et agricole de qualité

**3.1.3 du DOG:** Développement urbain maîtrisé et organisé dans les ensembles à dominante naturelle et /ou agricole non délimités graphiquement par le SCOT et préservation de la vocation naturelle et agricole sur le long terme, notamment par le maintien et le développement d'une activité agricole respectueuse des milieux naturels.

**Indicateur :** Nombre de permis de construire validés entre 2008 et 2012 en « ensembles à dominante naturelle et /ou agricole non délimités graphiquement dans le SCOT » et surface du parcellaire consommée.

**Sources :** Permis de construire attribués entre 2008 et 2012 –DDT74 et délimitation des espaces non cartographiés selon les indications du SCOT (validée par AA).

#### Pour la période 2008-2012, on compte sur ces espaces :

- 210 permis (43% de la totalité des permis de construire 2008--2012),
- 814 nouveaux logements (seulement 17 % de la totalité des nouveaux logements 2008-2012),
- 42.8 ha artificialisées (35% de la surface consommée).

#### A retenir

Les ensembles visés par le SCOT comprennent les bourgs et villages identifiés comme polarités de Bonne, Lucinges, Machilly, Saint-Cergues et Juvigny.

Cependant, sur les 210 permis, seulement 41 (20%) se sont réalisés dans ces polarités ; ils apportent une certaine densification puisqu'ils représentent 40 % des nouveaux logements sur les ensembles à dominante naturelle et/ou agricole non délimités graphiquement dans le SCOT.

Un effort est donc à poursuivre pour réduire le nombre de permis accordés dans ces ensembles, et densifier dans les pôles principaux, au risque d'amplifier leur développement dans les prochaines années représentant ainsi une menace forte pour les milieux agricoles et naturels.

### Une consommation due à de l'habitat individuel

Les ensembles visés par le SCOT correspondent au « vallon du Foron depuis Machilly jusqu'à Ville la Grand » hors des périmètres de protection délimités au 1/10 000<sup>ème</sup>, les « coteaux des Voirons » sur Saint-Cergues et Machilly et les « coteaux des Voirons » sur Cranves Sales, Lucinges et Bonne.

Ces ensembles englobent les centres des communes de seconde couronne de Bonne, Lucinges, Juvigny, Machilly et Saint Cergues.

Près de la moitié des permis accordés sur l'agglomération ont été faits sur ces espaces mais ils ne correspondent qu'à 17 % des logements et un tiers de la surface urbanisée. Cela s'explique par une forte part de permis pour de l'individuel.

**En effet, 69% des permis accordés dans ces espaces correspondent à de l'habitat individuel sur des parcelles d'une moyenne de 1734 m<sup>2</sup>.**

#### ○ Mise en perspective

Par rapport à d'autres territoires, la taille moyenne des parcelles dans ces espaces est plutôt élevée pour l'habitat individuel.

**Un logement individuel consomme 1500 m<sup>2</sup> pour le Chablais et en moyenne 1428m<sup>2</sup> en Haute Savoie (Source SIAC 2012). Il est de 1734 m<sup>2</sup> pour Annemasse Agglomération sur ces espaces.**

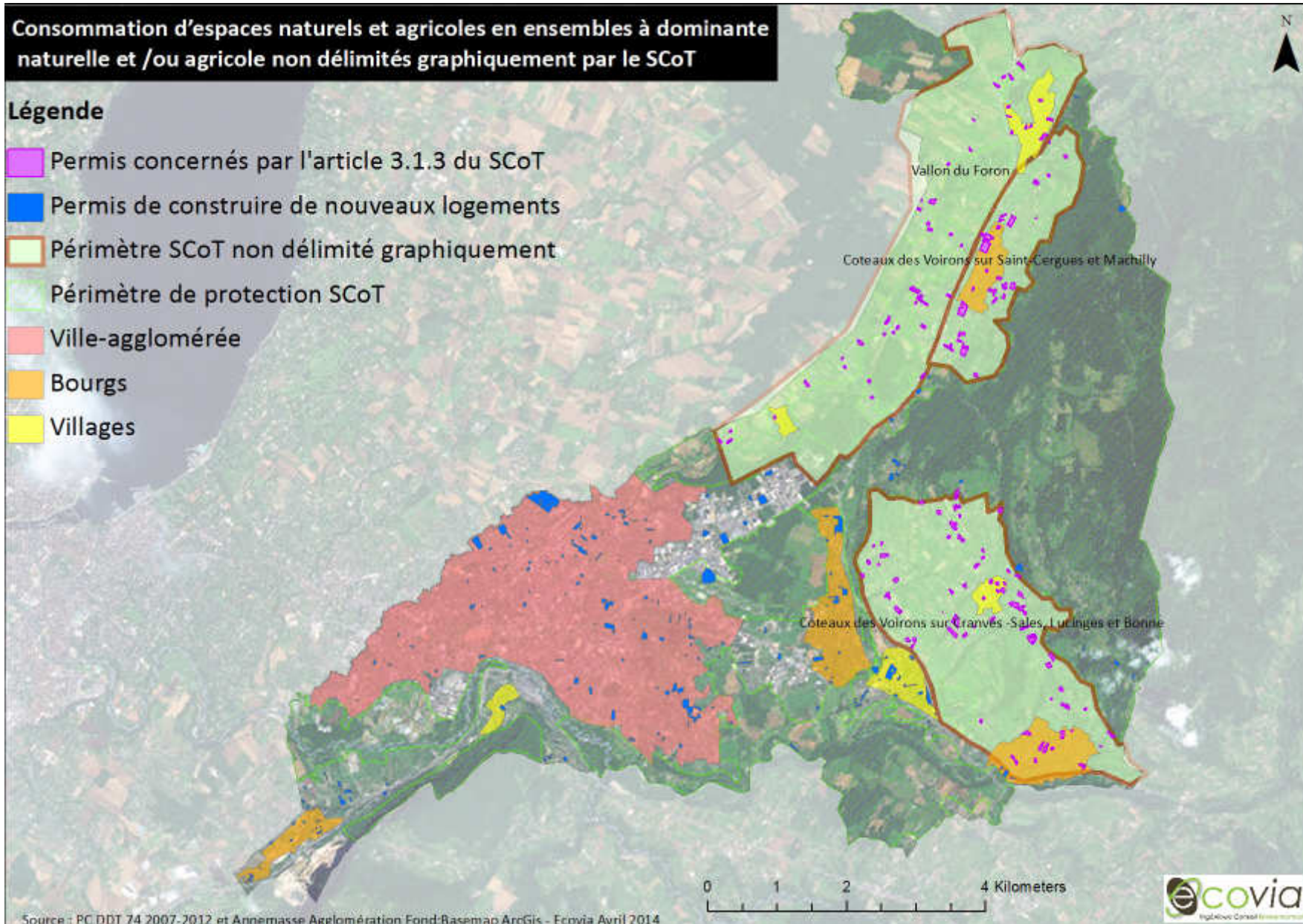
Ainsi, alors qu'Annemasse Agglomération a la volonté de limiter la consommation d'espace dans les ensembles à dominante naturelle et/ou agricole, les surfaces des parcelles artificialisées en 2008-2012 sont plutôt élevées induisant une incidence plus importante que pour d'autres territoires.



**Consommation d'espaces naturels et agricoles en ensembles à dominante naturelle et /ou agricole non délimités graphiquement par le SCoT**

**Légende**

- Permis concernés par l'article 3.1.3 du SCoT
- Permis de construire de nouveaux logements
- Périmètre SCoT non délimité graphiquement
- Périmètre de protection SCoT
- Ville-agglomérée
- Bourgs
- Villages



## Indicateur n° 3 : Consommation d'espaces naturels et à usage agricole sur l'ensemble du territoire indépendamment des espaces remarququés par le SCOT

**Objectif du PADD : Préserver un cadre naturel et agricole de qualité**

**Déclinaisons dans le DOG :** Limiter la consommation de l'espace pour préserver les espaces naturels et agricoles indispensables à long terme au maintien de l'intérêt écologique des espaces naturels existants.

**2 indicateurs :**

### 1. Consommation des espaces agricoles uniquement

A partir des travaux spatialisés de la DDT de Haute Savoie sur les périodes 2004-2008 puis 2008-2012, cet indicateur retranscrit la consommation de surfaces agricoles (non nécessairement exploitées) au profit de l'urbain.

### 2. Consommation d'espaces naturels et agricoles

Développé en page suivante.

**Sources 1 :** Travaux de la DDT de Haute Savoie sur la consommation agricole –DDT74.

**Entre 2008 et 2012, Annemasse Agglomération a consommé 49,7 ha, soit une réduction de 21 % par rapport à la période 2004-2008.**

#### A retenir :

On observe une baisse de la consommation d'espaces à usage agricole entre les périodes avant et après SCOT. Le SCOT semble ainsi avoir eu un effet positif sur la consommation d'espaces agricoles.

Seules quatre communes ne suivent pas la tendance. Sur Annemasse, la consommation d'espaces agricoles, même si elle participe au phénomène global, a toutefois permis de renforcer le rôle de polarité de cette commune de cœur d'agglo.

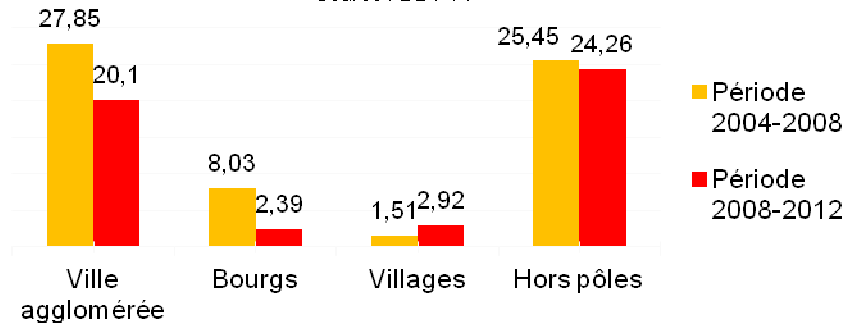
## Consommation des espaces agricoles

La direction départementale des territoires de Haute Savoie réalise un suivi des parcelles à usage agricole artificialisées (classées en zone agricole ou non au PLU). Les périodes concernées sont 2004-2008 et 2008-2012.

Le période 2008-2012 correspond à la période de mise en œuvre du SCOT et peut ainsi être comparée à la période « sans SCOT » de 2004-2008 pour en étudier les effets.

### Répartition des surfaces à usage agricole consommées par pôles en hectares

Source : DDT 74



Chiffres par communes en Annexe 2.

Quatre communes ne suivent pas la tendance de réduction de consommation des espaces à usage agricole. Parmi elles, Annemasse, classée en commune de cœur d'agglo, a consommé 2.8 ha sur la première période et 7.5 sur la seconde. Cependant, cette consommation a permis la réalisation d'une partie du grand projet de « Brouaz » en compatibilité avec le SCOT qui accueille la clinique. Cette consommation s'est faite au profit d'un renforcement des polarités.

Les 3 autres communes sont : Cranves-Sales en 1<sup>ère</sup> couronne, qui se développe autour de deux polarités et a laissé urbaniser de grandes parcelles agricoles et Saint Cergues et Juvigny, en 2<sup>nd</sup>e couronne. Saint-Cergues s'est développé le long de l'axe routier par comblement des espaces agricoles. Enfin, bien que supérieur à 2004-2008, la consommation d'espaces agricoles à Juvigny en période de SCOT reste modérée (7.5 ha contre 6.1 en 2004-2008).



### Parcelles à usage agricole consommées par l'urbanisation entre 2004 et 2012

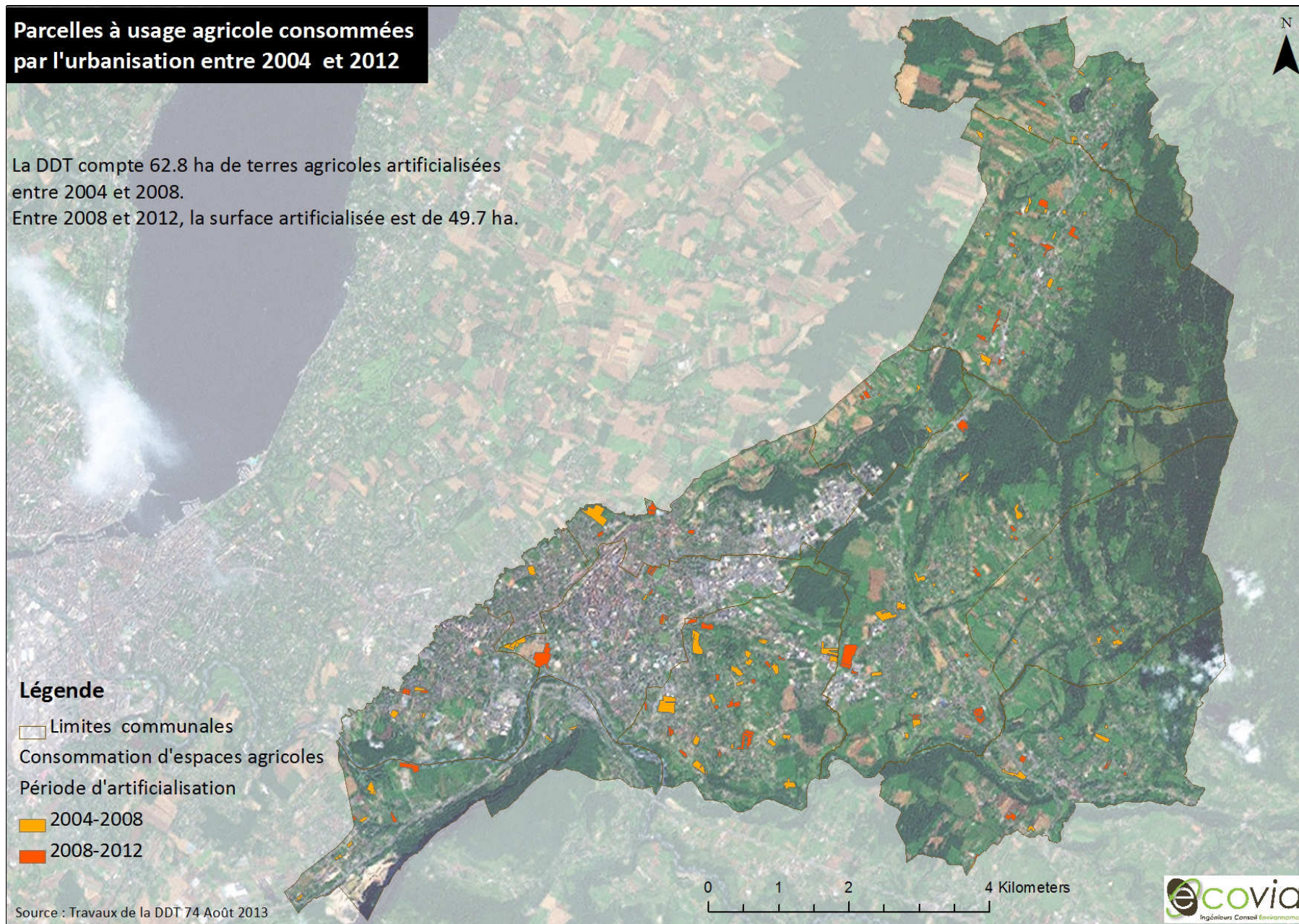
La DDT compte 62.8 ha de terres agricoles artificialisées entre 2004 et 2008.  
Entre 2008 et 2012, la surface artificialisée est de 49.7 ha.

#### Légende

- Limites communales
- Consommation d'espaces agricoles
- Période d'artificialisation
- 2004-2008
- 2008-2012

Source : Travaux de la DDT 74 Août 2013

0 1 2 4 Kilometers



## Indicateur n° 3 : Consommation d'espaces naturels et agricoles sur l'ensemble du territoire indépendamment des espaces remarqués par le SCOT

**Objectif du PADD : Préserver un cadre naturel et agricole de qualité**

**Déclinaisons dans le DOG :** Limiter la consommation de l'espace pour préserver les espaces naturels et agricoles indispensables à long terme, au maintien de l'intérêt écologique des espaces naturels existants.

2 indicateurs :

- **Consommation d'espaces agricoles uniquement**

Développé en page précédente

- **Consommation d'espaces naturels et agricoles**

Cet indicateur utilise les données DGFIP et permet de comptabiliser la consommation d'espaces naturels en plus des espaces agricoles. Contrairement à la donnée précédente, celle-ci n'est pas spatialisée et sur des pas de temps décalés par rapport au SCOT (2000-2005 et 2005-2011).

**Sources 2 :** Données DGFIP de consommation d'espace, population INSEE.

Pour la période 2005-2011, la consommation en espaces naturels et agricoles est de :

- 94 m<sup>2</sup>/ nouvel habitant d'espace agricole (- 45 % par rapport à 2000-2005)
- 9 m<sup>2</sup>/ nouvel habitant d'espace naturel (- 44 % par rapport à 2000-2005)

### A retenir

Les surfaces naturelles et agricoles consommées par an ont diminué sur la période du SCOT. Ramenées à la surface par nouvel habitant, on constate une baisse de **presque 50 %** des espaces consommés en milieux naturels et agricoles. **Le SCOT d'Annemasse semble avoir eu un réel effet sur la consommation d'espaces.**

De faible, la consommation d'espaces naturels et agricole est passée à très faible.

## Consommation d'espaces naturels et agricoles en nette diminution

La perte en espaces naturels et agricoles se répartit selon le tableau ci-dessous :

Consommation en ha	2000 à 2005	2005 à 2011
Surface Agricole	72,74	76,91
Surface Naturelle	6,93	7,62
Par an	2000 à 2005	2005 à 2011
Surface Agricole	14,55	12,82
Surface Naturelle	1,39	1,27

*NB : Les résultats sont cohérents avec les données de consommation d'espaces agricoles de la DDT Haute Savoie ci-dessus.*

Rapportée à la croissance de population mesurée par l'INSEE (annexe 3), la consommation d'espace par nouvel habitant est de :

Consommation en m <sup>2</sup> / nouvel habitant	2000 à 2005	2005 à 2011
Surface Agricole	172	94
Surface Naturelle	16	9

*NB : Ces données ne prennent pas en compte la décohabitation*

### Mise en perspective

Consommation d'espaces naturels et agricoles par an et par nouvel habitant			
EPCI	Ville principale	Points de comparaison	Consommation (période concernée)
Annemasse Agglo	Annemasse		17 m <sup>2</sup> (2005-2011)
CACL	Thionville	Frontalière du Luxembourg, 78 950 habitants pour 13 communes. 1/3 du territoire en espaces naturels	186 m <sup>2</sup> (1999 - 2009)
Chablais	Thonon	Haute Savoie	48 m <sup>2</sup> (1999-2006)
CA du bassin de Thau	Sète	14 communes, taux de croissance de 1.3 % (1.6% pour Annemasse), polarisée vers Montpellier	385 m <sup>2</sup> (1995-2005)



## Indicateur n°4 : Prise en compte des continuités écologiques

### Objectif du PADD : Préserver un cadre naturel et agricole de qualité

**3.1.2 du DOG :** Les échanges biologiques devront être préservés pour l'ensemble des espèces végétales et animales. Le SCOT a prévu des dispositions pour préserver des espaces non urbanisés naturels ou agricoles qui permettent d'assurer des continuités biologiques pour les différentes espèces animales ou végétales du territoire. Dans les espaces contraints par l'urbanisation, il prévoit de maintenir des corridors biologiques d'intérêt régional, notamment des corridors empruntés par la grande faune en les intégrant dans les « périmètres de protection ».

**Indicateur :** Prise en compte des continuités écologiques dans les PLU

**Sources :** Etude sur les potentiels et PLU des communes

- **Toutes les communes intègrent les continuités écologiques régionales**
- **4 communes sur 12 ont identifié les continuités à une échelle fine**

### A retenir :

La révision progressive des documents locaux d'urbanisme permet peu à peu une prise en compte des continuités écologiques.

Cependant, l'identification des continuités à l'échelle des communes est encore peu répandue.

Depuis la mise en place du SCOT, le SRCE a été arrêté et le Grand Genève a mené l'identification des corridors biologiques dans l'objectif de la mise en place de contrats corridors.

Un effort d'identification des continuités écologiques communales en lien avec les échelles supérieures (Grand Genève, région) est à mener par les PLU.

Toutes les communes ont intégré la préservation des continuités identifiées à l'échelle régionale dans leurs documents.

La cohérence avec le SCOT est donc bonne.

Pour la plupart des documents, la préservation se fait par un zonage N ou A voire des espaces boisés classés. Cependant, les communes affichant clairement les continuités locales avec un figuré ou un zonage spécifique sont encore peu nombreuses. Cette identification intervient toutefois de plus en plus au fur et à mesure des révisions des documents d'urbanisme.

La prochaine approbation du SRCE rendra obligatoire l'identification des continuités écologiques à l'échelle des SCOT puis des PLU. Les éléments graphiques d'échelle régionale (réservoirs, corridors...) devront être déclinés et précisés à l'échelle communale.

Le travail d'identification des continuités écologiques et des zones à enjeux par le Grand Genève en vue de l'établissement des contrats corridors est un atout pour le territoire. Il peut permettre d'intégrer facilement les éléments au niveau local tout en étant cohérent avec les territoires alentours.

Par ailleurs, la mise en œuvre du contrat corridor « Arve-Lac » et l'élaboration des contrats « Salève-Voirons » et « Champagne-Genevois » constituent une réelle opportunité de restauration des continuités.

L'enjeu pour le SCOT de la Région d'Annemasse est donc de définir un projet de préservation et de restauration des continuités écologiques (dit projet de Trame verte et bleue) suffisamment rapidement pour questionner les zones prévues pour son développement urbain ou économique. Il s'agit de mettre en adéquation le développement porté par le SCOT de 2007 avec les objectifs de préservation et de remise en bon état de ces continuités écologiques.



## Indicateur n°5 : Densification et répartition sur les pôles urbains

### Objectif du PADD : Maîtriser et structurer le développement urbain

**Déclinaisons dans le DOG :** Urbanisation nouvelle à l'intérieur ou en continuité immédiate des pôles d'habitat (ville agglomérée, bourgs, villages). En dehors de ces pôles d'habitat, urbanisation acceptée sous conditions : urbanisation des dents creuses, ou en continuité immédiate de l'existant (structuration des hameaux), sans accentuer le phénomène d'urbanisation linéaire, en maintenant une continuité de l'espace public.

**Indicateur :** Nombre de nouveaux logements construits entre 2008 et 2012 par polarité, et surfaces associées.

**Sources :** Permis de construire attribués entre 2008 et 2012 (source DDT74) et délimitation des polarités fournie par Annemasse-Agglomération.

#### Nomenclature :

- Ville Agglomérée : Annemasse, Ambilly, Gaillard, Ville-la-Grand, Vétraz-Monthoux
- Bourgs : Etrembières (ouest), Bonne, Cranves-Sales (ouest), Saint-Cergues,
- Villages : Machilly, Juvigny, Lucinges, Etrembières (est), Cranves-Sales (est).

Hors de ces polarités, les permis accordés en continuité de l'existant sont considérés en « hameaux » ; ceux en discontinuité sont du mitage.

#### Pour la période 2008-2012 :

**85% des nouveaux logements se situent dans les pôles d'habitat préférentiel (ville agglomérée, bourgs, villages), dont 2/3 en ville agglomérée**

**Encore 14 % des logements en hameaux**

#### A retenir :

La structure urbaine se renforce par le « haut » : des pôles les plus développés vers les plus ruraux avec une densification de la ville agglomérée et des bourgs.

Cependant, on constate encore de nombreux permis en hameaux tandis que peu de nouveaux logements viennent renforcer les villages.

Durant la période d'exercice du SCOT, 65% des logements ont été réalisés en ville agglomérée. Ils correspondent à 3087 logements pour 119 permis de construire.

Les bourgs sont également favorisés.

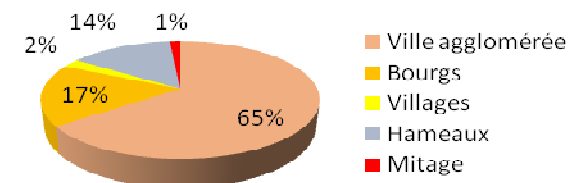
Par contre, en seconde couronne (villages), la dispersion est plus nette car il se construit plus de logements en hameau que sur les polarités « villages » identifiées.

Les permis déposés en ville agglomérée et bourgs débouchent sur de l'habitat groupé dans un processus de densification tandis que les permis de villages et hameaux concernent en grande majorité des logements individuels ce qui entraîne une consommation encore trop importante.

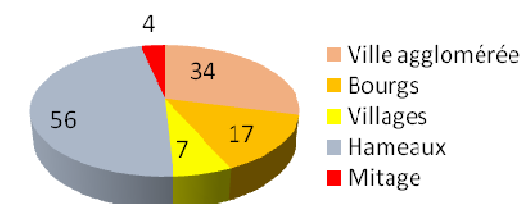
On observe très peu de mitage (en proportion) entre 2007 et 2012.

*NB. Voir Tableau du nombre de permis et de logement par polarité en annexe 4.*

**Répartition des logements sur les pôles d'habitat préférentiel**



**Surface des parcelles urbanisées selon les pôles (ha)**



### Permis de construire accordés selon les pôles d'habitat entre 2007 et 2012

#### Légende

12 communes

#### Pôles d'habitat prioritaire

Bourgs

Villages

Ville agglomérée

#### Permis de construire

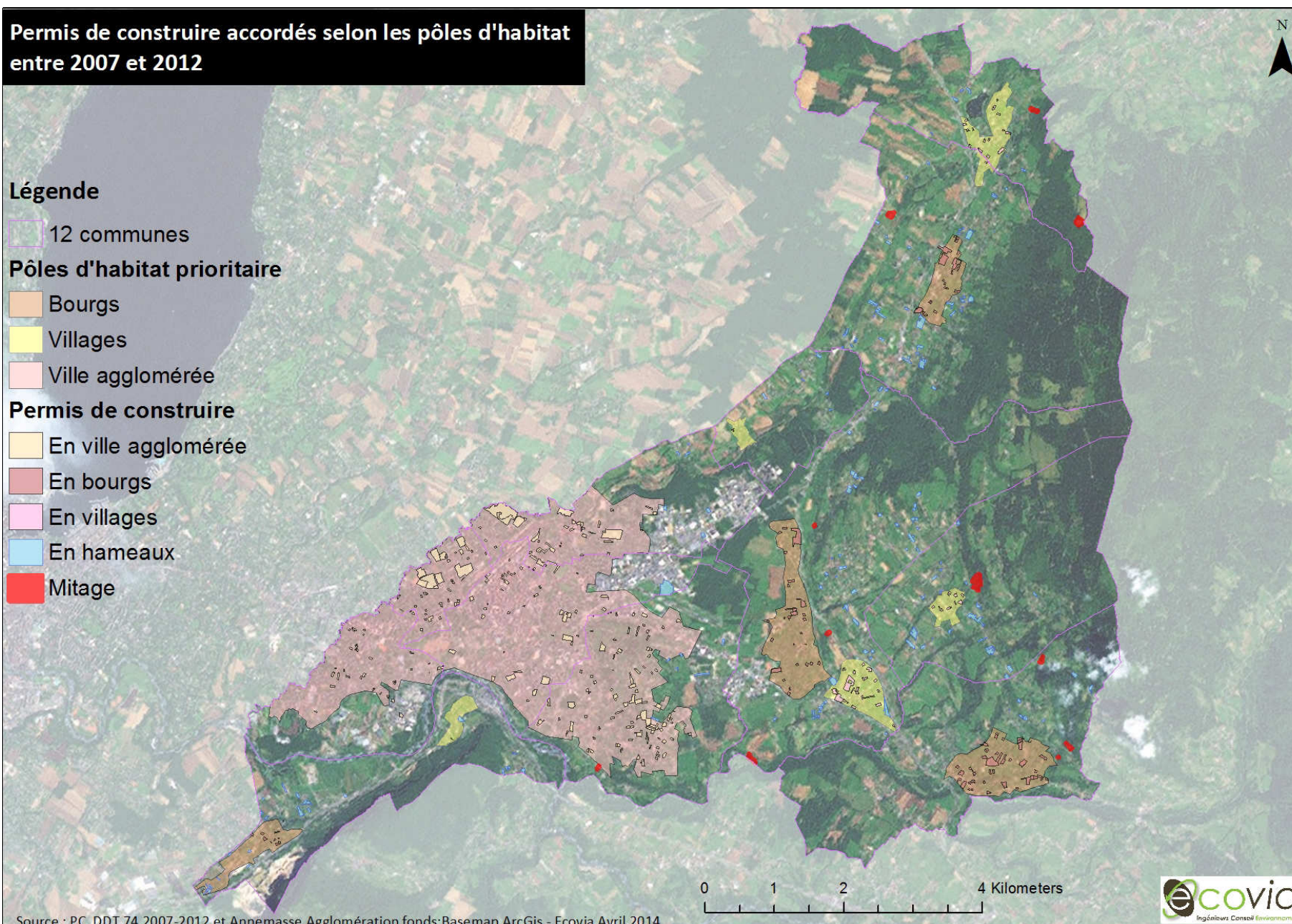
En ville agglomérée

En bourgs

En villages

En hameaux

Mitage





## Indicateur n°6 : Densification en zone desservie par les transports en commun

**Objectif du PADD : Maîtriser et structurer le développement urbain, instaurer un système de déplacement efficace et durable, créer du "lien social" et de la solidarité pour l'intégration des habitants sur notre territoire.**

**Déclinaisons dans le DOG : Le développement de l'habitat sera privilégié aux abords des arrêts TC actuels ou potentiels**

**Indicateur :** L'indicateur détermine la part de nouveaux logements construits entre 2008 et 2012 en zone de desserte par le réseau TAC 2013.

**Sources :** Permis de construire attribués entre 2008 et 2012 –DDT74 et réseau TAC.

**Sur les 4755 logements créés entre 2008 et 2012, 72% bénéficient des transports en commun à moins de 300 m des lignes régulières du réseau TAC (réseau 2013). Cependant, si on ne compte que les communes actuellement desservies (8 communes), ce chiffre passe à 82 %.**

### A retenir :

Le SCOT a été bien suivi pour l'aspect « densification autour des points de desserte des transports en commun », notamment dans les communes desservies où seulement 18 % des nouveaux logements ne bénéficient pas d'un accès à moins de 300m.

A noter toutefois que 1316 nouveaux logements ne sont pas desservis par le réseau TAC 2013 à moins de 300 m (28% de la totalité des permis des 12 communes).

Le réseau projeté pour 2017 permettrait d'atteindre 84 % des nouveaux logements desservis à moins de 400 m sur 11 communes (Lucinges n'étant toujours pas desservie).

### On considère le réseau TAC en 2013

On prendra en compte une distance d'accès de 300m par les modes doux aux arrêts de bus du réseau TAC (sans CEVA ni Tram, pas encore en fonctionnement).

En 2013, les communes de Machilly, Saint Cergues, Juvigny, Lucinges bénéficient du transport à la demande mais pas du réseau de transport en commun régulier TAC.

Il est donc fait la distinction entre :

les 8 communes qui avaient la possibilité de se développer à proximité du réseau,

les 12 communes relatant la situation générale de suivi du SCOT à l'échelle de l'agglomération.

La surface couverte par les transports en commun sur les 8 communes desservies est de 19 km<sup>2</sup> pour un tampon de 300m autour des arrêts de bus

Sur les 4194 logements créés entre 2008 et 2012 pour les 8 communes desservies, 82% bénéficient des transports en commun à moins de 300 m.

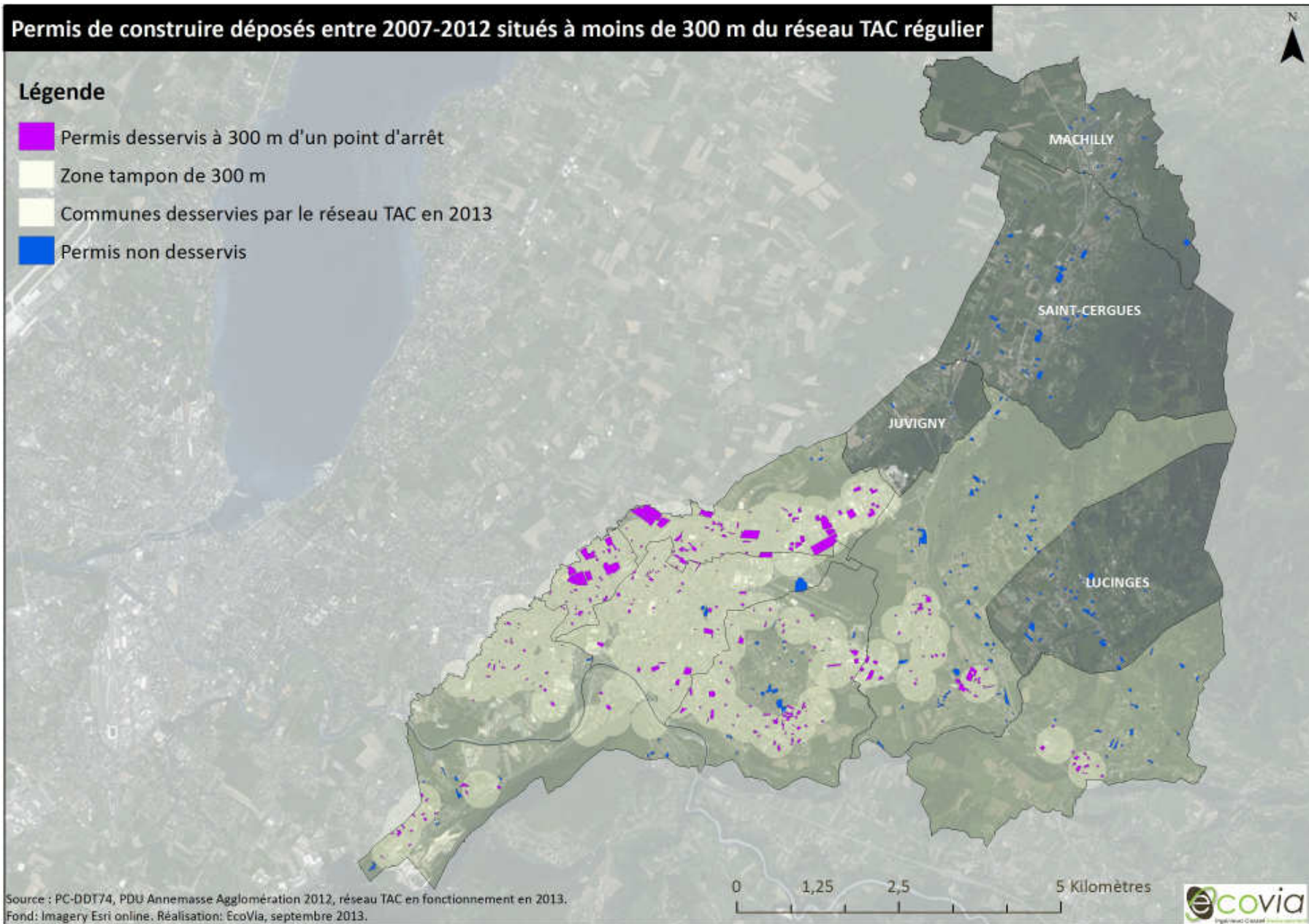
Distance du point d'arrêt	Nombre de PC desservis	Nombre de logements neufs (2008-2012) desservis par les TC en 2013	Part des nouveaux logements desservis sur 8 communes	Part des nouveaux logements desservis sur 12 communes
300 m	170	3439	82%	72%

Si on compte l'ensemble des nouveaux permis de construire (12 communes), 72 % sont desservis par le réseau TAC à moins de 300 m. On compte ainsi 1 316 nouveaux logements non desservis sur le territoire.

### Permis de construire déposés entre 2007-2012 situés à moins de 300 m du réseau TAC régulier

#### Légende

- Permis desservis à 300 m d'un point d'arrêt
- Zone tampon de 300 m
- Communes desservies par le réseau TAC en 2013
- Permis non desservis



Source : PC-DDT74, PDU Annemasse Agglomération 2012, réseau TAC en fonctionnement en 2013.  
Fond: Imagery Esri online. Réalisation: EcoVia, septembre 2013.



## Indicateur n°7 : Avancement des projets structurants alternatifs à la voiture

**Objectif du PADD :** La mise en place de modes de déplacements alternatifs à la voiture revient plusieurs fois dans le PADD du SCOT (grille en annexe 5)

**Déclinaison dans le DOG :** Le SCOT préconise le développement des moyens de transport alternatifs à la voiture notamment à travers la diversification des modes de transport collectifs y compris pour les communes hors réseau TAC. Pour garantir leur emploi, il est favorisé le report modal sur ces infrastructures par la mise en place de parkings relais, sécurisation des modes doux (piétons, vélos), accès Personnes à Mobilité Réduite... et une hausse de contrainte sur les voitures (stationnements limités, centres piétons...).

Des mesures de fluidification du trafic sont envisagées en complément : boulevard urbain, liaison Machilly-Chasseurs puis jusqu'à Veigy.

Le SCOT prévoit également l'accès en transport en commun aux secteurs à développer : les Iles, Bois de Rosses, Borly 2, Bois enclos...

**Indicateur :** Avancement des projets structurants cités par le SCOT, alternatifs à la voiture.

**Source :** Annemasse Agglomération.

**Tous les grands projets, sauf le boulevard urbain pour des raisons de coordination (voir grands projets), sont en cours de mise en œuvre.**

### A retenir

Le PDU voté le 27 février 2014 permet de reprendre les directives du SCOT et de les porter dans un document opérationnel.

En son absence, le SCOT a pu densifier autour des arrêts existants et inciter les communes à délimiter les zones de foncier nécessaires au développement des projets structurants. Le PDU intervient comme un outil opérationnel définissant les budgets, stratégies de développement (opposables aux PLU) et maîtres d'ouvrage pour les déplacements dans l'agglomération.

Parmi les objectifs du SCOT, les principaux projets d'alternative à la voiture sont :

Projets	Avancement	
<b>Accessibilité piétonne</b>	L'étude sur l'accessibilité des transports en commun notamment par les personnes à mobilité réduite a été réalisée en 2012.	Réalisé
<b>Projet piéton du cœur d'agglomération</b>	A Annemasse, les rues des Voirons, de la République, Pasteur, du Commerce et des Vétérans sont aménagées pour les piétons (zone de rencontre). Piétonisation du centre-ville prévue à l'arrivée du Tramway.	Réalisé
<b>Réseau TAC</b>	Le réseau des lignes régulières dessert aujourd'hui 10 communes contre 6 en 2007. Il a connu une hausse importante de la fréquentation : de 11500 voyages/jour en 2008 à 16500 v./j fin 2013, soit une augmentation de 43% du nombre de personnes voyageant sur le réseau.	Réalisé
<b>Accès hôpital</b>	La ligne 5 et des autocars relie le centre à l'hôpital de Findrol.	Réalisé
<b>Liaison Machilly - Chasseur</b>	Les travaux ont débutés en 2011 et devraient s'achever en 2015. La liaison jusqu'à Veigy devrait intervenir dans un second temps.	Travaux en cours
<b>TRAM</b>	2009-2011 : concertation, 2010 : études de faisabilité, 2012 : AVP, 2013 : consultation des entreprises, septembre 2013 : DUP ; 2014 : début des travaux. Mise en service 2017	Travaux en cours
<b>CEVA</b>	2009-2010 : concertation ; 2011-2012 : enquête publique ; 2013 : DUP ; 2014 : études techniques achevées ; à partir de 2013 : travaux (2015-2017 partie France). Mise en service prévue mi-2019.	Travaux en cours
<b>BHNS - Tango</b>	2007 - 2008 : Concertation, enquête publique, études de réalisation des travaux  2012 : début des travaux Mise en service prévue pour 2014	Travaux en cours
<b>Parkings P+R</b>	A l'étude. Réalisation prévue courant 2016	Travaux en cours
<b>Gare multimodale</b>	<u>Pôle d'échange</u> : 2010 : pré-programme, 2011 : concertation, 2012 : concours de conception - maîtrise d'œuvre, AVP, étude trafic, étude commerce, étude modes doux, 2013 : études d'impact. Travaux prévus pour 2016-17	Etudes réalisées
<b>Stationnement des vélos</b>	Le COPIL de juillet 2013 a validé les propositions de stationnement vélo autour des arrêts de TCSP.	Etudes réalisées
<b>Véloroute et voies cyclables</b>	Le schéma directeur cyclable a été validé en 2013 pour une longueur totale de 87 km. Quelques communes doivent encore les intégrer dans leurs documents d'urbanisme.	Etudes réalisées
<b>Boulevard urbain (Lucie Aubrac)</b>	En cours. Evolution de la nature du projet, pour devenir un véritable projet urbain.	Etudes réalisées

*NB : Le détail de l'avancement des projets est indiqué dans l'axe 3*

L'avancement de réalisation de la Ligne à Grande Vitesse n'est pas retenu pour l'évaluation car elle ne dépend pas directement des compétences de l'Agglomération.



### Schéma multimodal











-  Projet ferroviaire CEVA
-  Points d'échange principaux avec l'extérieur
-  TRAM
-  Principaux secteurs de desserte et liaisons du réseau secondaire de transport collectif : réseau « direct » et de desserte fine
-  Parking relais programmé
-  Réseau structurant de voirie
-  Projets de voirie (travaux)
-  Amélioration de la connexion A 40/A41
-  Cœur d'agglomération – projet de piétonisation
-  Projets de véloroute voie verte

Figure 26 : Schéma multimodal de l'agglomération

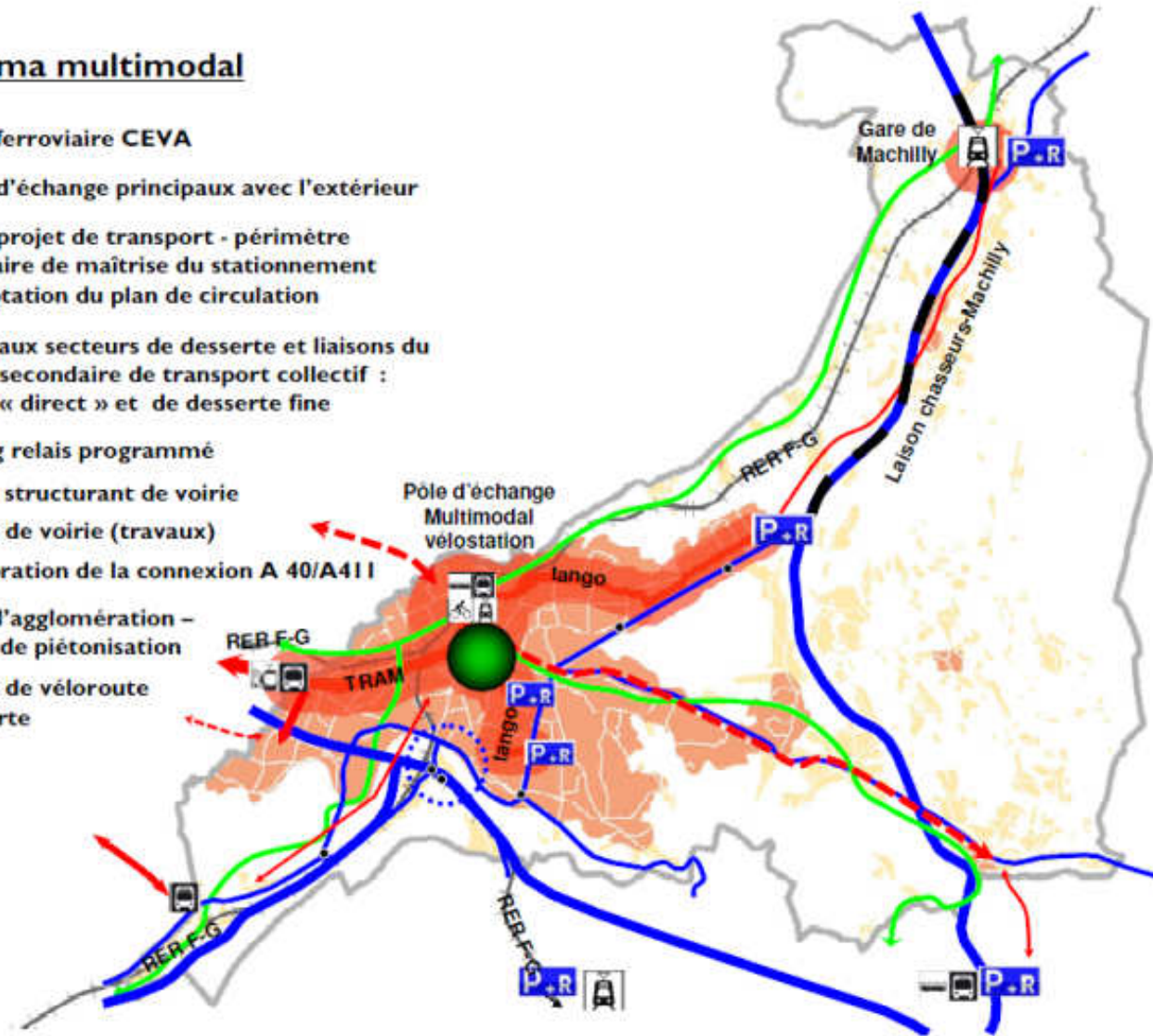


Schéma multimodal de l'Agglomération

Source : PDU Annemasse-Agglo 2014

## Axe 2 : Bâtir un territoire équilibré, entre dynamisme et solidarité

## Synthèse de l'axe 2 (conclusion reprise dans le Rapport d'évaluation)

L'axe 2 a pour objectifs la création de l'offre de logement tout en favorisant la mixité sociale, le soutien des activités industrielles et de production et le renforcement des polarités urbaines en y favorisant l'implantation de commerces et de services.

**Concernant la création de logements**, les objectifs de mobilisation et de construction ont été atteints (voire largement dépassés) avec une production annuelle moyenne de 968 logements de 2008 à 2012 pour un objectif « SCOT » de création annuelle minimale de 450 logements.

Ainsi, si la production annuelle de logements ne descend pas en dessous de 200 logements par an entre 2013 et 2017, ce qui paraît très probable, l'objectif minimal du SCOT sera atteint en 2017.

**Le renforcement de l'armature urbaine est une orientation forte pour le SCOT de 2007.** Dans cette logique, et comme cela a été vu pour l'axe 1, la densification et le renouvellement urbain des centralités a montré son efficacité sur la ville agglomérée et les principaux bourgs : le renouvellement urbain et le comblement des espaces interstitiels ont constitué les modes d'urbanisation dominants ce qui a entraîné une diminution de la consommation des espaces naturels et agricoles.

A l'inverse, les villages ont peiné à appliquer cette orientation du SCOT.

**En matière de mixité sociale**, le SCOT avait défini deux objectifs complémentaires :

- Un objectif de flux avec une production de logements aidés qui doit être égale au tiers des logements produits ;
- Un objectif cible d'une part de logements aidés (par rapport à l'offre totale de logements) vers lequel tendre en 2017, différencié par type de commune.

Entre 2007 et 2013, l'objectif de flux est réalisé puisque la production de logements aidés a atteint 34% de la production totale de logements, et ce malgré le fait que cette dernière s'avère être le double des perspectives définies. Cette réussite a été notamment due à Annemasse, Vétraz-Monthoux et Ambilly pour lesquelles la production de logements aidés dans le flux a été particulièrement significative durant la période examinée.

A l'horizon 2017, 8 des 12 communes qui composent l'agglomération atteindraient 60% (voire plus) de leurs objectifs de logements sociaux (en parts relatives) avec l'hypothèse d'une poursuite tendancielle (sur 2013-2017) des efforts observés sur 2007-2012.

**S'agissant du renforcement des centralités urbaines par l'implantation préférentielle de commerces et de services**, l'observation a montré que :

Le nombre des commerces de détail n'a pas progressé dans les centralités alors qu'à l'inverse, ils se sont développés dans les quartiers périphériques et le diffus (+13%).

Entre 2007 et 2013, la moyenne et grande distribution a développé près de 59.000 m<sup>2</sup> de nouvelles surfaces de ventes dont 11% dans les centralités et 89% dans les pôles de périphéries. De ce point de vue, le renforcement des centralités urbaines commerciales n'a pas été réalisé.

Ainsi, on constate que les orientations du SCOT ont difficilement trouvé leur application sur la période. La date d'approbation du DAC – l'outil SCOT de maîtrise de l'aménagement commercial –, tardive au vu de la date d'évaluation (2013-début 2014) peut expliquer que les effets n'en soient pas très visibles avec quelques mois seulement d'application.

Les premiers effets de l'application du DAC ont pu être observés dès le début de 2013, avec par exemple :

- Le refus du 26 février 2013 de l'extension de 1177 m<sup>2</sup> du magasin Intermarché de Gaillard (au vu d'un dépassement du volume d'extension autorisé) qui a entraîné le recalibrage du projet à 620 m<sup>2</sup>, recalibrage dont le projet a reçu un avis favorable en CDAC à l'automne 2013 ;
- Le refus d'autorisation de l'extension du Retail Park CAP BERNARD à Ville-la-Grand pour 17 794 m<sup>2</sup> supplémentaires (18 juillet 2013) qui a été motivé par le fait que la quasi-totalité des surfaces de vente du projet auraient dû trouver place au sein des centralités urbaines et non dans une zone de périphérie dédiée aux fréquences d'achats exceptionnelles ou occasionnelles lourdes.

Ainsi, sans le DAC, ce sont *a minima* 15.351 m<sup>2</sup> qui se seraient ajoutés et qui auraient donc renforcé l'attractivité de la périphérie en concurrence avec les commerces des centralités urbaines. Il convient toutefois de s'interroger sur le résultat de l'évaluation sur ce point, et plus particulièrement sur l'application des orientations aux GMS ou encore sur l'attractivité des centralités du territoire pour les enseignes.

De même, sur le volet de la qualité urbaine et du développement durable, le DAC a permis la réorientation de quelques projets, sans avoir d'influence sur le lancement de démarches globales sur des zones entières, parfois multi-communales.

**Le futur SCOT révisé, qui comportera un chapitre intégré, devra vraisemblablement, s'il veut poursuivre les objectifs de renforcement des centralités, muscler son discours vis-à-vis des développement de périphérie (limitation des surfaces, conditionnalités, ...) et renforcer les outils susceptibles de favoriser le développement commercial en centralité urbaine.**



**Les orientations du SCOT ont été appliquées ou se sont vues réalisées dans plusieurs domaines stratégiques :**

- Le nombre de logements nouveaux à produire pour répondre aux besoins de la population,
- Le renforcement des centralités urbaines par la distribution des logements neufs,
- Le maintien de la diversité de l'offre de logements,
- La densification et le renouvellement urbain des polarités de 1<sup>er</sup> niveau (ville agglomérée) et de 2<sup>ème</sup> niveau (bourgs),
- La production de logements aidés (approche globale en flux).

**A l'inverse, plusieurs orientations ne sont pas pleinement réalisées, dont on peut distinguer plusieurs groupes :**

- Les extensions urbaines ont représenté encore 17 % de l'effort de construction, ce qui, couplé à la part de maisons individuelles souvent associées (qui ne diminue pas assez, entraîne une forte consommation d'espace,
- L'objectif de production de logements sociaux a été globalement atteint dans le flux, et la quasi-totalité des communes a cherché à tendre vers l'objectif assigné par le SCOT (11 sur 12), même si cela a été dans des proportions divergentes et si on constate qu'en matière de mixité sociale, les communes de la zone agglomérée tirent les résultats vers le haut,
- Enfin le renforcement des polarités urbaines par la localisation préférentielle des commerces ne s'est pas vraiment réalisé à la hauteur des ambitions du SCOT. La date tardive d'élaboration du Document d'Aménagement Commercial (approuvé en septembre 2011) explique en partie ce résultat mais l'observation menée sur 2013, soit après la date de mise en vigueur du DAC, laisse craindre que les prescriptions de ce document d'application ne soient pas suffisantes pour permettre la réalisation des objectifs et orientations du SCOT.

**Les préconisations qui en découlent directement sont les suivantes :**

- Accorder une attention particulière à l'évolution des formes urbaines, notamment pour limiter et organiser mieux les extensions et permettre un développement des villages dans une logique responsable,
- Poursuivre le développement de l'offre de logements sociaux en mettant en œuvre des outils adaptés dans les PLU (espaces réservés), et en aidant les petites communes rurales à atteindre leurs objectifs par des opérations d'ensemble favorisant la mixité,
- Définir de façon plus précise les prescriptions et outils d'urbanisme capables de limiter et conditionner le développement des surfaces commerciales dans les pôles de périphérie tout en imaginant les nouveaux outils (Grenelle et ALUR mais pas seulement) susceptibles de mieux favoriser le développement du commerce en centralité.

## Indicateur n°8 : Dégager un potentiel de construction d'au moins 6 000 logements pour la période 2007-2017

**Objectif du PADD : Développer l'offre en logements en favorisant la mixité sociale**  
 Dégagement d'un potentiel de construction d'environ 6 000 logements pour la période 2007-2017, à l'échelle de l'ensemble du territoire pour une production effective d'au moins 4500 logements.

**Déclinaison dans le DOG : laissée à l'initiative du PLH**  
 Le PLH 2004-2008, prolongé jusqu'en 2011, définissait un objectif de 441 logements/an et le PLH 2012-2018 un objectif de 715 logements/an.

**Indicateur :** nombre de logements engagés par an  
**Source :** Base de données SITADEL (Services de l'Etat)

5 383 logements ont été construits sur la période 2008-2012, soit 20% de plus que ce qui était prévu à 60% de la période écoulée. L'effort a ainsi été de 968 logements / an alors que l'objectif minimal du SCOT était de 450 logements/an. Cette production réelle satisfait néanmoins la volonté initiale de poursuivre un important effort de construction pour répondre aux besoins, peser sur le marché et éviter les phénomènes de report sur des territoires extérieurs.

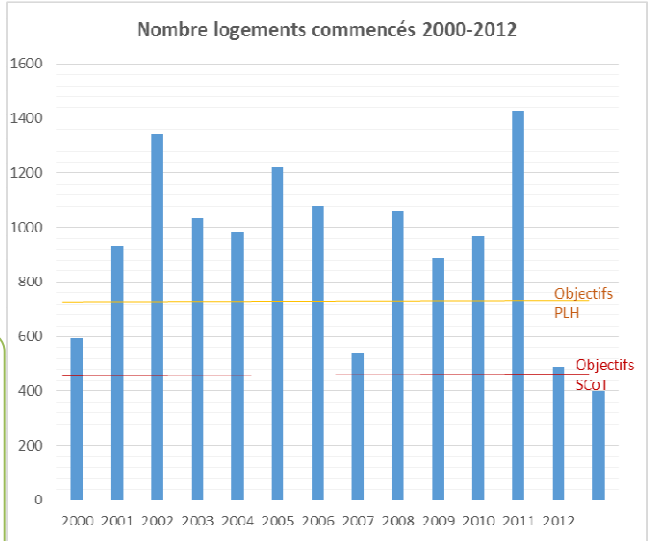
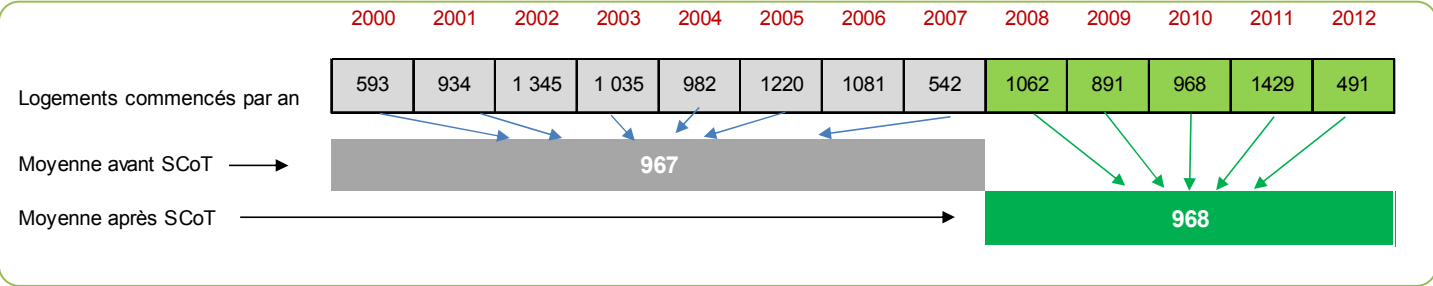
Ce rythme moyen de 968 logements / an jusqu'en 2012 s'avère toujours plus élevé que les objectifs du PLH 2012-2018 (715 logements / an). Cette réduction de la construction choisie dans le PLH nécessitera donc une vigilance accrue.

**A retenir**

La production (logements commencés) observée sur la période 2008-2012 reste très supérieure au seuil minimal défini dans le SCOT et aux objectifs des PLH : 968 logements autorisés/an en moyenne.

La production a globalement été aussi forte qu'avant le SCOT, mais les chiffres de production de logements neufs sur l'année 2013 (243 logements commencés sur 7 mois) semblent **confirmer le tassement observé sur l'année 2012**. On note par ailleurs sur cette période des variations importantes du rythme de production (effets de crêtes) que le SCOT demandait d'éviter, malgré l'élaboration des PLH.

Pour atteindre les objectifs du PLH pour 2017, la production de logements neufs ne devra pas descendre en dessous d'une moyenne de **200 logements produits / an**.



## Indicateur n°9 : Productivité des espaces à densifier

**Objectif du PADD : Développer l'offre en logements en favorisant la mixité sociale**

**Déclinaison dans le DOG :** Implantations préférentielles à l'intérieur ou en continuité immédiate des pôles d'habitat :

**Ville agglomérée :**

- Favoriser les processus de renouvellement urbain / préserver éventuellement des quartiers sur justification

**Bourgs et villages :**

- Utilisation préférentielle et optimisée des dents creuses avant toute extension,
- Identification des secteurs pour le renouvellement urbain
- Habitat collectif ou intermédiaire

**Indicateur :** Nombre de nouveaux logements créés entre 2008 et 2012 par catégorie : espace interstitiel, extension urbaine, renouvellement urbain

**Source :** Permis de construire attribués entre 2008 et 2012 –DDT74 et potentiels identifiés en 2009 plus réattribution des catégories.

**Pour la période 2008-2012 :**

**40% des nouveaux logements ont été produits en espaces interstitiels,**

**43% sont du renouvellement,**

**17 % relèvent de l'extension.**

**A retenir**

Les prescriptions du SCOT ont été bien observées dans les polarités. Le renouvellement et le comblement des espaces interstitiels sont les modes de production prédominants. Leur usage permet une faible consommation d'espaces naturels et agricoles.

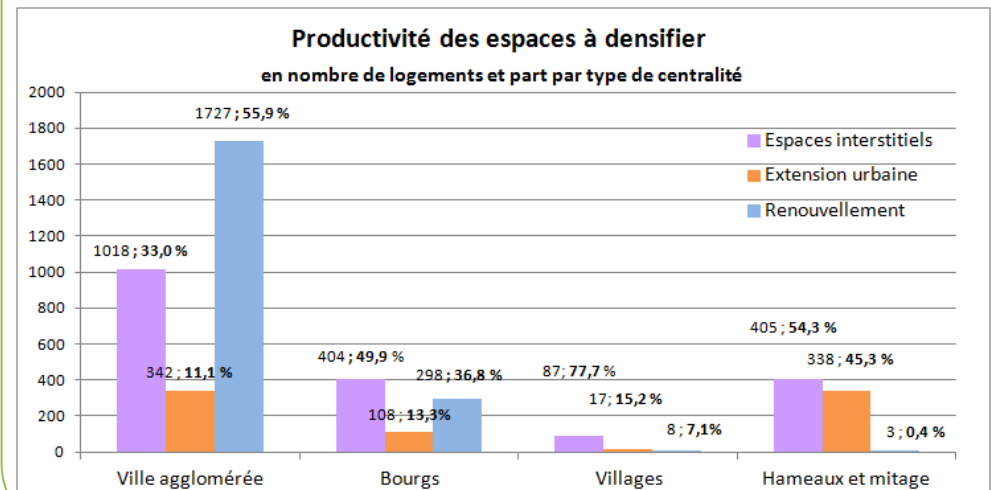
Cependant, l'extension urbaine représente encore 17 % de la production de logements 2008-2012. Les permis en extension constituent 11% des nouveaux logements produits en zone de ville agglomérée et 45% pour les hameaux et mitage, et ce alors qu'il n'est pas souhaitable de voir ces espaces se développer. Réduire cette part d'extension devrait être un des futurs objectifs du SCOT.

En ville agglomérée, la production de logements se fait principalement par renouvellement (1727 logements) ou comblement des espaces interstitiels (1018 logements). Ces modes favorisent une densification de la ville.

Les bourgs, à moindre échelle, adoptent un profil semblable mais la disponibilité des espaces interstitiels est encore suffisante pour que ce mode reste prédominant sur le renouvellement.

Les villages tendent vers une densification par comblement des espaces interstitiels mais n'ont encore pas ou peu développé le renouvellement urbain.

Enfin les hameaux et le mitage se développent autant par comblement des espaces interstitiels, et notamment des lots non bâtis de lotissements, que par extension urbaine. Pourtant, comme le mitage, le développement des hameaux est contraire au SCOT par sa localisation (les hameaux se développent plus que les villages et presque autant que les bourgs) et par son mode de développement (part importante d'extension urbaine).

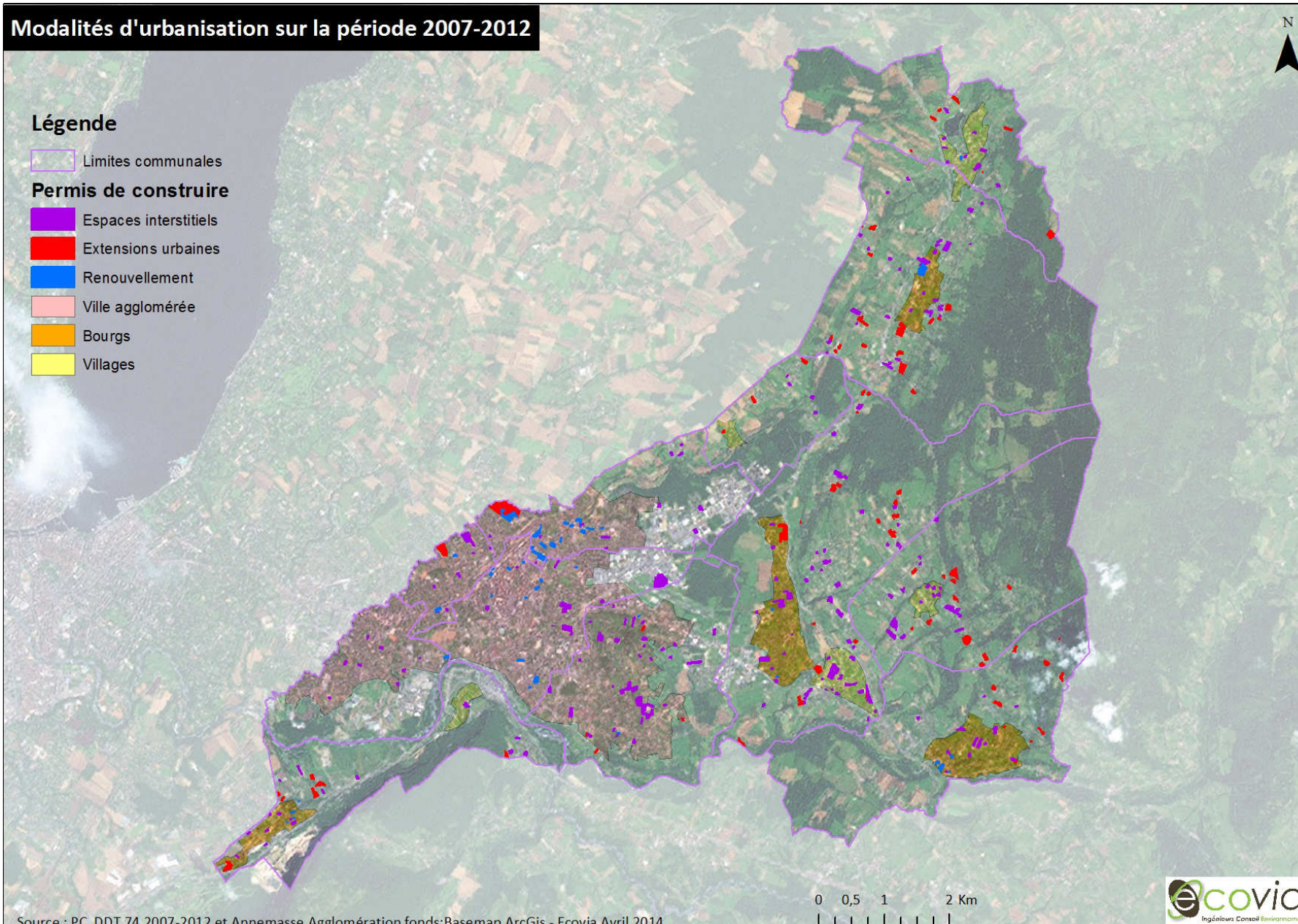




### Modalités d'urbanisation sur la période 2007-2012

#### Légende

-  Limites communales
- Permis de construire**
-  Espaces interstitiels
-  Extensions urbaines
-  Renouvellement
-  Ville agglomérée
-  Bourgs
-  Villages



Source : PC DDT 74 2007-2012 et Annemasse Agglomération fonds: Basemap ArcGis - Ecovia Avril 2014

0 0,5 1 2 Km

**ecovia**  
Ingénieurs Conseil Environnement

## Indicateur n°10 : Renforcement de la diversité de l'offre de logements et équilibre

**Objectif du PADD : Développer l'offre en logements en favorisant la mixité sociale**

**Déclinaison dans le DOG :**

**Ville agglomérée :** Privilégier l'habitat intermédiaire et dense dans les centralités urbaines.  
**Bourgs et villages :** Diversification de l'habitat en terme de formes urbaines : habitat collectif et intermédiaire.  
 Les PLU devront identifier des zones privilégiées de développement de l'habitat en centre et près des gares et haltes ferroviaires.  
**Diversification de l'offre résidentielle :** taille des logements, des formes urbaines, répartition entre secteur locatif et en accession.  
 Le PLH déclinera cette orientation.

**Indicateur :** Nombre de nouveaux logements créés entre 2008 et 2012 par catégorie : individuel, individuel groupé, collectif

**Source :** Sitadel (Services de l'Etat) - *Nb : les données SITADEL sont issues d'une base de données reposant sur la collecte des permis de construire. La distinction « logements individuels/logements individuels groupés/logements collectifs », utile pour mesurer la diversité des logements produits, ne permet pas d'évaluer la part d'habitat « intermédiaire » au sens du SCOT (inclus dans deux catégories) ni leur qualité.*

**Pour la période 2008-2012 :**

**5,7 % de nouveaux logements construits sont individuels (-4.8 points par rapport aux constructions édifiées entre 2000 et 2007),**

**7,6% sont en individuel groupé, (+2.0 points par rapport à la période 2000-2007),**

**86,6% sont des logements collectifs (+2.7 points par rapport à la période 2000-2007).**

**A retenir :**

La diversité demeure assurée puisque initialement, la part des logements individuels était élevée. Le nombre de logements commencés, en moyenne annuelle, varie de façon importante (de 500 à 1400 unités) mais les 8 années antérieures à l'application du SCOT et les 5 années postérieures ont vu le même niveau moyen de réalisations (968 unités annuelles), et ce malgré les difficultés observées au plan national.

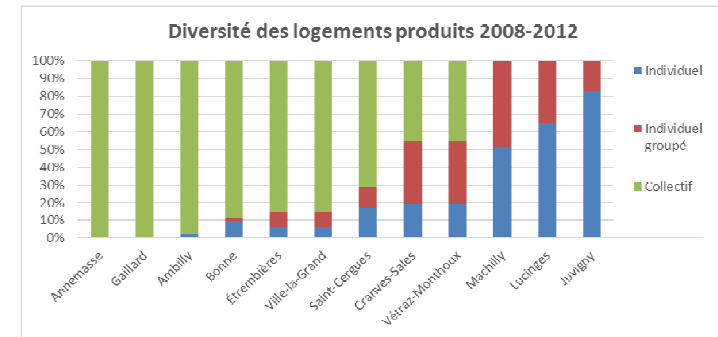
Malgré un taux déjà très fort, la production de logements collectifs a très légèrement progressé, passant de 83,9% sur la période 2004-2007 à 86,6% après le SCOT (2008-2012).

Logements commencés (source SITADEL)	logements individuels	logements individuels groupés	logements collectifs	TOTAL
Moyennes annuelles avant le SCoT, de 2000 à 2007	102 10,5%	54 5,6%	811 83,9%	967 100%
Moyennes annuelles après le SCoT, de 2008 à 2012	56 5,7%	74 7,6%	839 86,6%	968 100%

Evolution Après / Avant



La répartition de cette production par commune traduit bien la position relative des communes dans l'armature urbaine, avec une concentration des logements collectifs au cœur de l'agglomération.



Les trois communes du cœur d'agglo ont réalisé 63% du total de la production en collectif (c'est-à-dire plus de deux logements) entre 2008 et 2012 ; celles de 1<sup>ère</sup> couronne 28 % de l'ensemble ; et les communes de la seconde couronne ont tout de même assuré une part de 9% des logements collectifs.



**Nombre de logements en individuel et en collectif dans les permis de construire déposés entre 2007 et 2012**

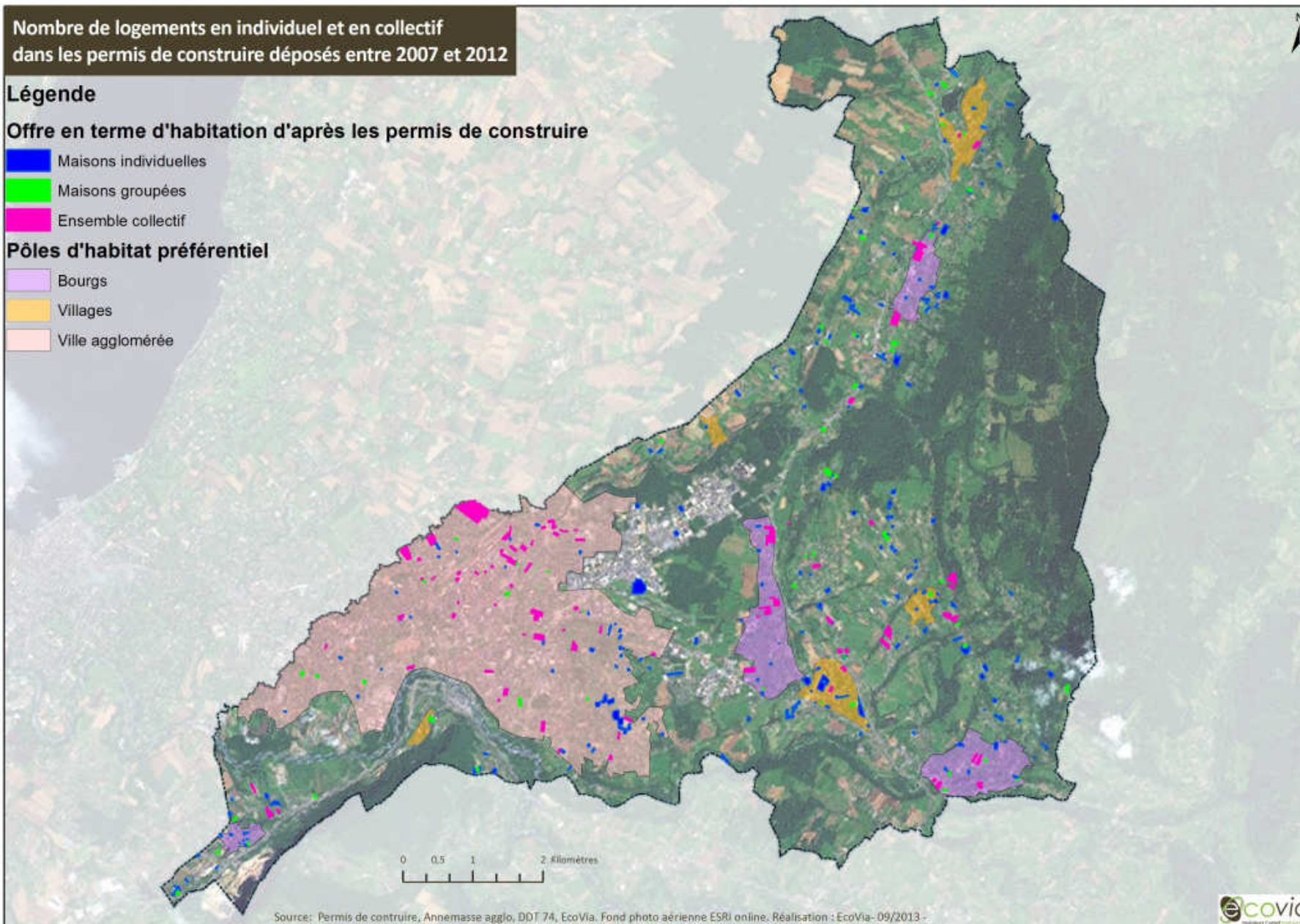
**Légende**

**Offre en terme d'habitation d'après les permis de construire**

- Maisons individuelles
- Maisons groupées
- Ensemble collectif

**Pôles d'habitat préférentiel**

- Bourgs
- Villages
- Ville agglomérée



Source: Permis de construire, Annemasse agglo, DDT 74, EcoVia. Fond photo aérienne ESRI online. Réalisation : EcoVia- 09/2013 -



## Indicateur n°11 : Part des logements sociaux

**Objectif du PADD : Développer l'offre en logements en favorisant la mixité sociale :**  
1/3 des logements produits sur la durée du SCOT devront être des logements aidés

### Déclinaison dans le DOG :

Tendre vers 20% minimum de logements sociaux pour les communes de plus de 3 500 habitants, vers 10% minimum pour les autres communes. Le PLH déclinera ces orientations et les PLU devront justifier des moyens mis en œuvre pour atteindre ces objectifs. Les ZAD, ZAC et lotissements de plus de 5000m<sup>2</sup> de surface de plancher devront compter au moins 20% de logements sociaux.

**Indicateur :** production de logements aidés

**Source :** Sitadel (Services de l'Etat), EPLS et services d'Annemasse Agglo

**Pour la période 2008-2012, l'objectif de production de logements aidés dans le flux de la construction neuve est atteint, ce qui signale un effort global important.**

**On note toutefois que la situation est divergente entre les communes, et que les plus fortement peuplées tirent la réalisation de l'objectif vers le haut.**

### A retenir

On peut rapprocher ces résultats de l'évaluation des PLU (Cf. rapport d'évaluation) qui a fait le constat d'une bonne cohérence PLU/SCOT en 2009 ; toutefois, la traduction opérationnelle des projets de logements aidés (servitudes) nécessite de « remettre l'ouvrage sur le métier » de manière régulière, afin d'assurer la continuité des réalisations.

Globalement, les bons résultats proviennent du fait que les communes les plus peuplées (Annemasse notamment) atteignent voire dépassent leurs objectifs ; il faut tout de même noter que les communes qui sont très éloignées de leurs objectifs sont les trois communes de plus petite taille démographique.

En matière de mixité sociale, il ne faut pas considérer les bons résultats passés comme suffisants pour l'avenir. Le travail doit donc se poursuivre.

L'objectif du SCOT s'évalue à 2 niveaux :

Un **objectif global de flux** indiquant qu'un tiers des logements produits sur l'ensemble du territoire doit être de l'habitat aidé ; objectif quantitatif décliné dans le PLH 2012-2017 à 24% ;

Un objectif « cible » de production selon la taille des communes, à décliner par le PLH :

- 20% du parc total ciblé en 2017 doit être constitué de logements aidés pour les communes dont la population est supérieure à 3 500 habitants,
- 10% minimum pour les autres.

### Les observations / objectifs de flux

Le bilan global est plutôt bon puisque les réalisations sur la période 2008-2013 atteignent 34% au lieu des 33% prévus. L'objectif est donc atteint.

### Les observations / objectifs de la part en logements aidés du parc total et leur répartition communale

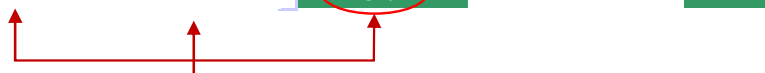
L'effort de production de chaque commune entre 2008 et 2013 amène au constat suivant par rapport à l'objectif « cible » :

- Toutes les communes, à l'exception de Lucinges, voient leur taux de logements aidés grimper pour tendre vers l'objectif qui leur est assigné,
- Cette augmentation est toutefois divergente, puisque seules Annemasse et Etrembières dépassent leur taux SCOT,
- Dans une moindre mesure, Gaillard et Ville-la-Grand sont très proches de leur objectif,
- Quelques communes (notamment les moins peuplées) peinent à augmenter sensiblement leur part de logements aidés.

Si l'on simule sur 2013-2017 une poursuite de l'effort observé pour chaque commune sur la période 2008-2012 afin d'obtenir une réalisation prospective à 2017, deux communes dépassent leur objectif, sept communes réalisent au moins 50% de leur objectif de rattrapage et trois communes restent à un cinquième de leur cible. Ces dernières auront probablement à marquer l'effort durant les années à venir du PLH afin d'améliorer leur compatibilité avec le SCOT sur ce point.

Réalisation des deux objectifs du SCOT en matière de production de logements sociaux

	Tranche de population 2009	OBJECTIFS SCOT 2007-2017		PROD FLUX	SITUATION 2009	SITUATION 2013
		Objectifs de flux de production de logements aidés	Objectifs 2017 pour la part du logements aidés / total des logements	Part des logements aidés dans la production totale 2008-2012	Parc social 2009 (source EPLS 2009)	Parc social 2013 (source EPLS 2013)
Ambilly	> 3500 hab.	33% des logts produits sur la période	>20%	53%	8%	11%
Annemasse	> 3500 hab.		>20%	27%	26%	27%
Bonne	< 3500 hab.		>10%	18%	4%	6%
Cranves-Sales	> 3500 hab.		>20%	16%	6%	10%
Étrembières	< 3500 hab.		>10%	10%	14%	19%
Gaillard	> 3500 hab.		>20%	6%	17%	19%
Juvigny	< 3500 hab.		>10%	0%	2%	2%
Lucinges	< 3500 hab.		>10%	0%	3%	2%
Machilly	< 3500 hab.		>10%	7%	2%	2%
Saint-Cergues	< 3500 hab.		>10%	25%	3%	5%
Vétraz-Monthoux	> 3500 hab.		>20%	28%	10%	12%
Ville-la-Grand	> 3500 hab.		>20%	16%	17%	17%
<b>TOTAL</b>				<b>34%</b>		<b>19%</b>





## Indicateur n°12 : Renforcement des centralités urbaines (commerces et services)

**Objectif du PADD :** Le territoire est commercialement très attractif pour des raisons structurelles (frontaliers au pouvoir d'achat élevé...). La question commerciale est principalement abordée sous l'angle de la maîtrise du développement, à la fois en terme de localisation des implantations (concentration dans les pôles de périphérie et dynamisation dans les centralités) et de qualité et durabilité des pôles d'activités.

**Déclinaison dans le DOG :** le DOG définit des localisations préférentielles sous forme schématique dans lesquelles le développement commercial doit être privilégié. Il réaffirme le principe d'une croissance en périphérie sous condition de ne pas compromettre la fonction commerciale des centralités.

**Indicateur :** Renforcement des centralités urbaines (commerces et services)

**Sources :** Base SIRENE, données CDAC

Pour la période 2007-2013, le nombre des commerces de détail sur le territoire de l'agglomération est passé de 1824 unités à 1953 unités, soit une progression de 7% du nombre d'établissements. Cette progression n'a pas permis le renforcement des centralités où l'évolution y est neutre, alors que l'expansion des commerces dans les zones périphériques et le diffus y est plus favorable (+13%).

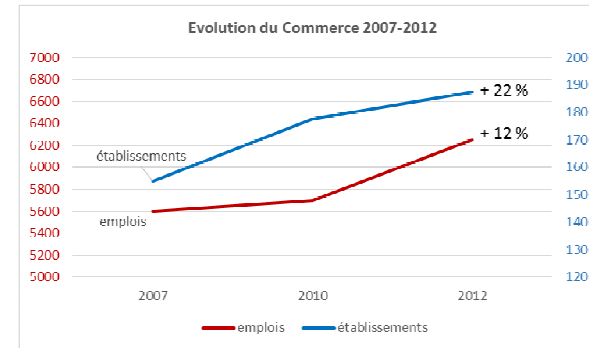
Simultanément, la moyenne et grande distribution a créé près de 59 000 m<sup>2</sup> de nouvelles surfaces commerciales (autorisations délivrées par la CDAC). Sur ce total, seules 11 % sont localisées en centralité (Chablais Parc).

### A retenir :

Cette forte dynamique de développement commercial (59.000 m<sup>2</sup> de surfaces autorisées entre 2007 et 2013 (toutes localisations confondues) et la stagnation des commerces de proximité sur les centralités renforcent la perception d'un développement essentiellement périphérique, avec les conséquences prévisibles sur l'animation des centres, l'augmentation des déplacements, la consommation d'espace, mais aussi sur la qualité architecturale et paysagère des urbanisations, notamment en entrée de ville.

A noter l'impact important en termes d'emplois avec 12 % de progression entre 2007 et 2012 mais le ratio de plus en plus faible « nombre d'emplois /établissement ».

L'observation montre que le développement des activités commerciales a été important : +12 % des emplois entre 2007 et 2012 (soit en 5 années) et +22% en nombre d'établissements, mais le rapport entre les deux progressions montre un ratio emplois /établissement de plus en plus faible.



Concernant la moyenne et grande distribution (surfaces de vente > 300 m<sup>2</sup>), les autorisations d'aménagement commerciaux délivrées en CDAC ont concerné par ordre de priorité :

- La zone du Mont-Blanc (Annemasse-Ville-La-Grand), qui a concentré 67 % des surfaces autorisées en CDEC-CDAC ;
- Le centre-ville d'Annemasse (11 %) grâce à l'opération de 6.261 m<sup>2</sup> de surface de vente réalisée dans la ZAC de « Chablais Parc » ; les centralités ne semblent ainsi pas structurées pour attirer une offre d'opérateurs conséquents (grands magasins, ensembles commerciaux...)
- Les autres pôles périphériques se répartissent de manière égale les mètres carrés autorisés (environ + 4 à 5% SV).
- Il faut noter que seule une extension - relativement importante puisqu'elle représente à elle seule 5% du total - a été donnée à une enseigne hors localisation préférentielle du SCOT.

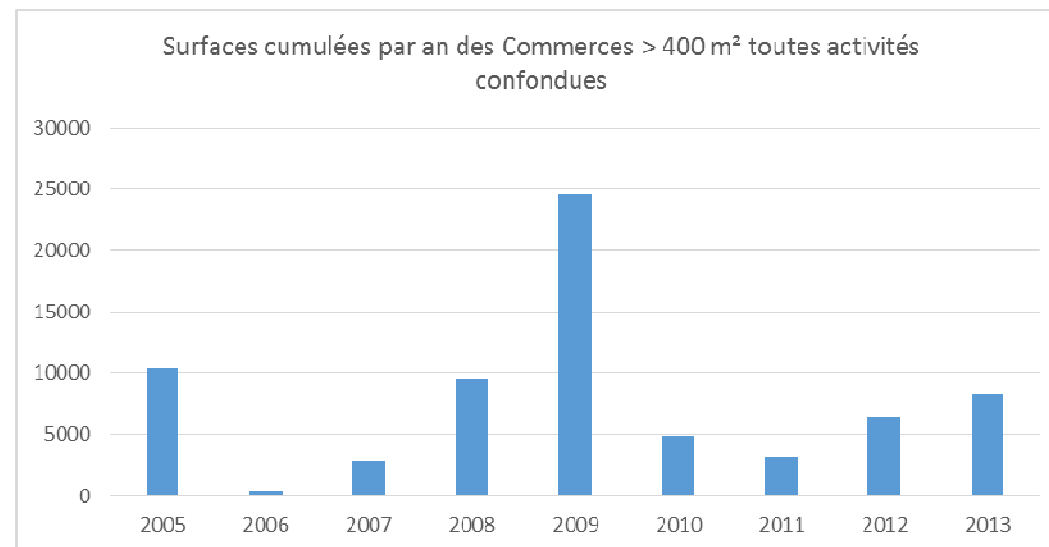
Les immatriculations SIRENE montrent une progression globale d'environ 7 % du nombre d'établissements ; celle-ci reste toutefois très différenciée entre centralités et périphérie : ainsi les centralités urbaines identifiées par le SCOT voient le nombre de leurs commerces de proximité stagner alors qu'à l'inverse, ce type de commerce se développe dans le diffus et périphérie de façon importante avec une croissance de 13%.

Il est important de préciser qu'à partir de l'intégration du Document d'Aménagement Commercial au SCOT en septembre 2011, les décisions CDAC ont été motivées par son application, notamment concernant la localisation des implantations et leur nature d'activité (fréquence d'achat) mais également, dans une moindre mesure, par leur qualité urbaine et paysagère.

- Ainsi, le DAC a par exemple justifié la limitation de l'extension du magasin Intermarché de Gaillard (650 m<sup>2</sup> au lieu de 1177 m<sup>2</sup>), au prétexte d'un dépassement significatif du volume d'extension autorisé et a également justifié le refus d'une extension du Retail Park CAP BERNARD à Ville-la-Grand pour 14 794 m<sup>2</sup> supplémentaires ;
- Un certain nombre de projets ont pu être évacués « à la source », avec l'appui de ce nouveau document-cadre plus précis ;
- Sans le DAC, ce sont donc au moins 15 000 m<sup>2</sup> qui se seraient ajoutés dans les zones périphériques, et qui auraient donc renforcé leur capital d'attractivité, en concurrence avec les commerces des centralités urbaines ;
- Plusieurs enseignes ont pu profiter d'une expertise nouvelle en matière d'aménagement paysager et architectural, faisant évoluer leur projet dans l'optique d'une meilleure insertion (la Foir'Fouille, But...). Aucun projet global de zone (plan de circulation, entrée de ville...) n'a pourtant émergé. Les PLU de chaque commune ont également mis du temps à traduire concrètement les localisations préférentielles du SCOT et du DAC ou ses exigences de qualité ; une grande majorité des communes devrait disposer d'un document compatible avec le SCOT seulement à l'horizon 2015.

En CDAC, le SCOT et le DAC ont d'une façon globale bien joué leur rôle de document-cadre pour les implantations commerciales, puisqu'assez peu de projets autorisés s'avèrent incohérents avec les orientations politiques. Le futur SCOT / DAC pourra utilement reprendre le cadre et les critères portés par le document actuel, en précisant certains éléments afin d'améliorer son efficacité.

Au vu des résultats localisés de créations ou d'extensions d'établissements entre 2007 et 2013, on peut néanmoins conclure à la nécessité de « muscler » les centralités afin qu'elles puissent accueillir une offre compétitive à celle de périphérie (et notamment de celle de la zone du Mont-Blanc) ; et de chercher à maîtriser davantage le développement en périphérie, en affichant une ambition plus globale à la qualité des zones d'activité commerciale en matière environnementale et paysagère, pour lesquelles des évolutions « au projet » ne suffiront probablement pas à satisfaire l'objectif. Enfin, la limitation des flux de déplacements motorisés constitue un objectif essentiel pour l'avenir.



## Axe 3 : S'affirmer comme une agglomération attractive pour son environnement

Paysages

Grands projets

## Synthèse de l'axe 3 – Paysages (conclusion reprise dans le Rapport d'évaluation)

L'axe 3 du PADD traite de la valorisation de l'image du territoire. A ce titre, le DOG décline les orientations à donner aux entrées de ville par l'identification de séquences paysagères le long des principales voies d'accès du territoire. Il définit également des espaces de représentation à valoriser et réhabiliter et incite à l'identification et la préservation des cônes de vue.

Pour leur majorité, les cônes de vue ne sont pas intégrés dans les documents d'urbanisme. Sur les 12 communes, 8 présentent un risque d'incompatibilité tandis que seulement 2 documents sont cohérents avec les orientations du DOG.

Les séquences paysagères ont fait l'objet d'une analyse qualitative par axe en plus de l'analyse de leur traduction dans les PLU. Globalement leur intégration est très correcte d'un point de vue réglementaire (sur les 7 axes, 2 ne respectent pas entièrement les orientations) mais la requalification de ces séquences selon les orientations du DOG, d'un point de vue qualitatif, n'a pas encore abouti en 2014 (2 axes seulement sont jugés corrects).

En ce qui concerne l'analyse qualitative des espaces de représentation, le bilan est très satisfaisant. L'aménagement du pôle de la gare et de Chablais Parc sont en cours et offrent (ou offriront) une véritable qualité urbaine. La place de la Libération a fait l'objet d'une refonte offrant plus d'espace piéton mais il reste 3 places aujourd'hui dévolues exclusivement au stationnement automobile.

Les espaces secondaires, quant à eux, sont d'une bonne qualité paysagère et ont fait l'objet pour certains d'entre eux d'un réaménagement depuis 2008.

Au final, le bilan d'application du SCOT est mitigé avec une traduction du DOG dans les PLU plutôt bonne pour les séquences paysagères mais pas d'intégration des cônes de vue et un constat qualitatif des séquences paysagères médiocres pour les séquences aménagées entre 2008 et 2014. Les espaces de représentations ont, pour leur part, été plutôt bien traités.

**De manière générale, le bilan paysager est mitigé. Malgré des intentions louables traduites par l'intégration des séquences paysagères des entrées de territoire dans les PLU et une requalification de la plupart des espaces secondaires, la réalisation tarde quelque fois à se faire (requalification de certains espaces, intégration des cônes de vue) et la réalité ne permet pas toujours une conclusion aussi favorable.**

### Les préconisations qui en découlent directement sont les suivantes

- Poursuivre les travaux de requalification des espaces de représentation et veiller à leur pérennité
- Inciter les communes à réaliser des diagnostics paysagers suffisamment poussés pour permettre une valorisation paysagère et une préservation des cônes de vue
- Définir les éléments clés du paysage à prendre en compte dans les documents d'aménagement
- Grâce à la banque de photographies réalisée pour l'étude, assurer un suivi de l'évolution paysagère du territoire.

## Indicateur n°13 : Evolution paysagère des entrées de ville et prise en compte des cônes de vue

**Objectif du PADD :** Modifier la perception de notre territoire

### **Déclinaison dans le DOG :**

Les cônes de vue identitaires depuis l'espace public ou collectif devront être repérés dans les PLU et maintenus lorsqu'ils présentent un intérêt paysager majeur avéré. Une attention particulière sera apportée dans les PLU au maintien et à la mise en valeur de ces cônes de vue identitaires d'intérêt paysager majeur depuis les sites stratégiques pour l'image et la notoriété de l'ensemble du territoire : entrées de territoire, d'agglomération...

### **3.2.4.3 Orientations particulières pour la valorisation des entrées de territoire et des entrées d'agglomération**

Le SCOT définit dans ses annexes graphiques deux documents : le traitement des entrées d'agglomération, coupures non-bâties d'intérêt paysager majeur et le réseau d'espaces collectifs structurants qu'il souhaite voir intégré aux PLU et réalisé.

### **3 indicateurs :**

1. Intégration de volets paysages et respect des cônes de vue (dans les PLU)
2. Protection des séquences et coupures non-bâties identifiées par le document graphique n°3 (dans les PLU et analyse qualitative)
3. Valorisation des espaces de représentations identifiés dans le document graphique n°4 (analyse qualitative)

## 1. Intégration de volets paysagers et respect des cônes de vue (dans les PLU)

**Objectif du PADD :** Préserver les cônes de vues identitaires, valoriser les ouvertures paysagères remarquables existantes

**Déclinaison dans le DOG :** 3.2.4.1 Les cônes de vues identitaires depuis l'espace public ou collectif devront être repérés dans les PLU et maintenus [...].

La préservation des paysages est une thématique difficile à mettre en place dans un SCOT étant donné qu'elle n'est pas associée à de réels outils et dépend de la subjectivité de chacun.

Aussi, la prise en compte des cônes de vue se traduit ici par la présence d'un volet paysager dans les PLU notant la prise en compte de cette thématique et sa traduction soit par des coupures d'urbanisation, soit par des indices spécifiques liés à la préservation des paysages...

### A retenir :

Les PLU de l'agglomération sont encore peu nombreux à intégrer un volet paysager et les cônes de vue. Cependant, on note que les derniers documents en date : Machilly, Cranves-Sales, Lucinges, tendent à prendre en compte cette thématique. La tendance semble donc plutôt positive mais à poursuivre.

### Traitement du paysage et des cônes de vue dans les PLU

Commune	Date des PLU	Prise en compte des cônes de vue	Remarque
Ambilly	PLU - 2014	Risque d'incompatibilité	Cônes de vue repérés mais pas transcrits dans les OAP.
Annemasse	PLU - 2008	Risque d'incompatibilité	Identification des paysages mais pas des cônes de vue
Bonne	PLU - 2008	Risque d'incompatibilité	L'inscription de zones « A Paysage » sur le plateau de Loëx et les coteaux interdit toute construction agricole et préserve les ouvertures mais pas d'identification des cônes de vue. Préservation des grandes coupures paysagères par un zonage N sur les coteaux.
Cranves-Sales	PLU arrêté révision n°2 - 2014	Cohérent avec le SCOT	L'état initial identifie les cônes de vue, séquences routières et unités paysagères. Des dispositions paysagères ainsi que des zonages spécifiques sont mis en place pour garantir les cônes de vue.
Gaillard	PLU - 2010	Risque d'incompatibilité	Pas d'identification des cônes de vue et coupures d'urbanisation.
Etrembières	PLU - 2006	Risque d'incompatibilité	Pas de prise en compte des cônes de vue.
Juvigny	PLU en révision - 2014	Cohérent avec le SCOT	Volet paysager dans l'état initial. Cônes de vue repérés et protégés. Coupures non bâties en A ou N. Zonage « Ap paysage » pour la séquence agro-naturelle
Lucinges	PLU - 2007	Risque d'incompatibilité	Le PLU garantit à court terme la préservation des coteaux par la réduction des zones d'urbanisation et la mise en place de zones AU bloquées. Il inscrit aussi des zones « Ap Paysage » sur les coteaux interdisant toute construction agricole et préserve les trouées paysagères. Les ouvertures paysagères repérées au diagnostic (zone agricole de Malatrait, carrefour RD 183/Route de Milly) ne sont pas reprises dans les orientations d'aménagement ou ne sont pas protégées par le zonage.
Machilly	PLU arrêté - 2014	Cohérent avec le SCOT	Le PLU détient un volet paysager avec une analyse des séquences passagères le long de la route et l'identification de cônes de vue.
Saint-Cergues	PLU - 2008	Risque d'incompatibilité	Zone Aub "La Tuilière/Aux Hutins" engendre la fermeture d'une coupure verte. La zone AU proche de la mairie reste à forte sensibilité paysagère. Une urbanisation sur la partie haute nuirait à l'aspect paysager du bourg. La zone Ub des vignes du moulin accentue le mitage sur la RD 15.
Vétraz-Monthoux	PLU en révision - 2014	Cohérent avec le SCOT	Séquences analysées et préservées avec zonages spécifiques. Cônes de vue repérés (à détailler dans l'état initial) et majoritairement repris dans les OAP. Pénétrantes vertes traduites.
Ville-La-Grand	PLU -2008	Risque d'incompatibilité	Le diagnostic du PLU identifie des cônes de vue depuis la ville vers les grands paysages, mais il ne les protège pas par des dispositions particulières.

## 2. Protection des séquences et coupures non-bâties identifiées par le document graphique n°3 (dans les PLU et analyse qualitative)

Le document graphique n°3 du SCOT intitulé « Traitement des entrées de territoire et entrées d'agglomération, coupures non-bâties d'intérêt paysager majeur » identifie sept axes routiers fractionnés en séquences à caractéristiques dominantes, que le SCOT souhaite voir confirmer.

Les sept axes sont :

1. Axe Machilly-Annemasse : route de Thonon
2. Axe Annemasse-Bonne : route de Talinges
3. Axe Saint-Cergues-Ville-la-Grand par la D15 (frontière)
4. Micro-séquence urbaine Gaillard – Annemasse : Route de Genève
5. Séquence à construire : tracé du CEVA
6. Axe Pas de l'échelle – Gaillard et ramifications : Route de Saint Julien
7. Axe Gaillard –Vétraz par avenue de l'Europe puis route de Bonneville (N205)

A ces axes, sept coupures non-bâties s'ajoutent :

1. Machilly
2. Nord de Saint Cergues
3. Saint-Cergues/Cranves-Sales
4. Cranves-Sales/Juvigny
5. Juvigny /Ville-la-Grand
6. Ville-la-Grand
7. Bonne

Analyse des PLU et photos en annexe 6

Sur les 7 grands axes divisés en séquences, 5 ont été parfaitement respectés.

**Pour l'axe 1 : route de Thonon**, la séquence boisée n'est pas transcrite dans le PLU de Cranves-Sales avec l'apparition de secteurs urbains. Pour les autres séquences, des améliorations pourraient avoir lieu. Cependant, certains antécédents ne permettent pas d'affirmer une seule vocation à l'espace. C'est le cas de la présence de l'enseigne Peugeot sur la séquence urbaine d'Annemasse.

**De même pour l'axe 2 : route de Talinges**, sur Vétraz-Monthoux, la séquence urbaine est peu affirmée et à Cranves-Sales la séquence agro-naturelle est jalonnée d'une urbanisation quasi-continue le long de la route au Nord, sans que celle-ci, existant avant le SCOT, fasse l'objet d'un traitement paysager particulier. On note également sur cet axe la possibilité à Bonne de secteur d'habitation en zone agro-naturelle.



## • Intégration dans les PLU

Après analyse de la prise en compte de ces éléments dans les PLU il en ressort :

Axes - Détails en annexe 6	
1	<p>Les communes de Saint Cergues et Ville-la-Grand traduisent bien les orientations du SCOT. Pour les autres communes (Machilly, Cranves-Sales et Annemasse) l'intégration est moins bien faite.</p> <p>L'écart le plus remarquable est détenu par Cranves-Sales dont la séquence boisée est partiellement artificialisée et dont l'aspect boisé n'est pas garanti.</p>
2	<p>Aucune des communes n'intègre parfaitement les orientations du SCOT. Bien que certaines séquences soient respectées on note des écarts sur :</p> <p>Vétraz Monthoux dont la séquence urbaine est peu affirmée (peu d'espaces publics, pas d'alignement, enseignes...).</p> <p>Cranves-Sales : une artificialisation déjà bien présente en séquence agro-naturelle.</p> <p>Bonne : possibilité de création d'entrepôts et d'un zonage UC3 en séquence agro-naturelle</p>
3	La séquence agro-naturelle est bien respectée dans les PLU
4	L'aspect urbain est bien respecté. La présence de micro séquences se ressent dans les PLU d'Ambilly et Annemasse.
5	L'arrivée du CEVA est prise en compte en particulier sur Annemasse qui intègre des dispositions pour assurer une qualité paysagère aux abords de la gare.
6	Les différentes séquences sont bien respectées bien que le caractère boisé entre Arve et A40 pourrait être mieux assuré par un classement en EBC.
7	L'intégration des grands projets a été bien faite dans le PLU d'Annemasse et les séquences naturelle- aménagée et boisée sont bien traduites

### Coupure non-bâties

Sur les 7 coupures, seule la taille de celle au nord de Saint-Cergues est compromise par les zonages NL « développement des activités de loisirs » et Nec « emplacements pour l'accueil des caravanes et camping-cars » au PLU de Saint-Cergues.



## • Analyse qualitative des séquences

L'état synthétique par axe en 2014 est le suivant :

Axes - Détails en annexe 6	
1	Sur cet axe, les séquences d'activités et la séquence urbaine finale sont peu qualifiées. Seule la première séquence agro-naturelle de Machilly-Saint-Cergues respecte les orientations du DOG.
2	Les séquences traversant l'entrée ouest et le centre urbain de Bonne sont de bonne qualité mais la qualité générale de l'axe est affaiblie par les séquences urbaines et mixte activités-habitat encadrant la zone d'activités ainsi que par le traitement différencié de la zone d'activités.
3	Le caractère agro-naturel de cet axe frontalier est de grande qualité car il permet des vues très larges sur le grand paysage sans être fortement urbanisé.
4	Dans l'attente de la requalification de la rue de Genève via l'extension du tramway, on note que les éléments identifiés par les orientations relatives aux micros séquence urbaines sont en place.
5	Les travaux du CEVA n'ont pas encore commencé, la qualité de l'axe est en devenir.
6	La qualité de la majorité des séquences est moyenne (mise à part la traversée d'Etrembières, la D46 et l'A40) du fait que les 2 séquences à construire ne sont pas encore aménagées.
7	Les 2 séquences naturelles aménagées ne répondent pas aux orientations du DOG par manque d'aménagement de voirie de qualité (alignement d'arbres, bosquet) qui ne sont pas en continuité du jardin des Iris.

L'état général des séquences en 2014 est analysé comme suit :

Séquences :	Bon	Moyen	Mauvais
Naturelle boisée	2	1	
Naturelle aménagée		2	
Agro-naturelle	5		1
Mixte habitat/activités	1		1
Activités	1	3	1
Activités à fort caractère boisé		1	
Urbaine	2	1	2
Micro-séquence urbaine		1	
A construire		4	

### A retenir :

Les séquences les plus compatibles avec les orientations du DOG sont celles ayant subi peu de transformation par l'urbanisation : séquences naturelles boisées et agro-naturelles.

A l'inverse, on constate que la majorité des séquences d'activités n'ont pas encore pris en compte les orientations spécifiques du SCOT en 2014.

Enfin, sur les 7 grands axes, 2 ont respecté en grande partie les orientations du DOG spécifiques à chaque séquence.

### 3. Valorisation des espaces de représentations identifiés dans le document graphique n°4 (analyse qualitative)

Le document graphique n°4 du SCOT intitulé « Réseau d'espaces collectifs structurants » identifie deux espaces de représentation majeurs et onze secondaires.

Les deux espaces de représentation majeurs sont :

1. Secteur dit des « grandes places » : place de l'Hôtel de ville, place de la Libération, place Clémenceau, place du marché couvert, place de l'Eglise Saint-André, espace de Château Rouge, place du Clos Fleury.
2. Secteur du projet de l'Etoile d'Annemasse-Genève autour de la gare et ZAC Chablais Parc.

Les onze espaces de représentation secondaires sont les suivants :

1. Secteur de Porte de France
2. Centre historique de Gaillard
3. Centre historique de Ville-la-Grand
4. Futur centre-bourg de Vétraz-Monthoux
5. Centre du quartier du Perrier
6. Secteur autour de la mairie d'Ambilly et parc Jean Beauquis
7. Parc des Ecoreuils à Ville-la-Grand
8. Pôle sportif de Pré-des-Plans
9. Zone de loisirs de la Chatelaine
10. Site du Brouaz
11. Parc de Haut-Monthoux

#### Analyse par photos en annexe 7

##### A retenir :

Depuis 2008, six espaces de représentation ont été requalifiés. Certains autres espaces ont été aménagés avant 2008 et ont conservé une bonne qualité urbaine. Trois espaces sont en devenir car leurs projets d'aménagement respectifs sont en cours. Enfin, trois places centrales d'Annemasse n'ont pas fait l'objet de réaménagement en faveur du rééquilibrage des modes de déplacement, en restant de grands parkings à ciel ouvert.

Espaces de représentation - Détails en annexe 7	
<b>Espaces de représentation majeurs</b>	
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trois espaces répondent aux orientations du SCOT : Hôtel de Ville, Libération et Château Rouge car ils ont été requalifiés ou aménagés dès les débuts du SCOT (avant 2008 pour la première) en rééquilibrant les modes de déplacement.</li> <li>• La place de l'Eglise Saint-André a été réaménagée mais avec moins de qualité que les trois premiers espaces car il n'y a pas eu de recherche de qualité similaire (pavage, aménagement paysager), peut être du fait du caractère moins central de la place.</li> <li>• Trois places n'ont pas connu de requalification avant et depuis 2008 et font toujours office de grands parkings à ciel ouvert (Clémenceau, Marché couvert et Clos Fleury).</li> </ul>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le projet de pôle multimodal étant en cours en 2014, l'aménagement n'est pas finalisé. Toutefois la place face à la gare a été aménagée depuis 2008 et un concours relatif au futur aménagement des espaces publics du PEM a été organisé.</li> <li>• La ZAC Chablais Parc, finalisée fin 2013, crée un nouveau lieu de vie au travers de ces espaces publics apaisés et son centre commercial.</li> </ul>
<b>Espaces de représentation secondaires</b>	
	<p>Globalement, les onze espaces secondaires sont aménagés pour un partage des modes de déplacements et de façon qualitative (végétation, choix des matériaux).</p> <p>Quatre espaces ont été fortement réaménagés : centre-bourg de Vétraz-Monthoux, centre du quartier du Perrier, mairie de Gaillard et autour de la mairie d'Ambilly.</p> <p>Seuls les sites du Brouaz, dont l'aménagement est en cours (hôpital privé déjà livré), et le secteur Porte de France, restent des espaces en devenir (aménagement du parc pour le premier, extension du tramway pour le second).</p>

## Synthèse de l'axe 3 – Grand projets (conclusion reprise dans le Rapport d'évaluation)

L'axe 3 est consacré aux grands projets. Certains de ces grands projets sont en phase d'étude ou de réalisation, conformément aux orientations du SCOT ; certaines thématiques ont été explorées – voire, sont entrés dans l'opérationnel – alors que le SCOT ébauchait au mieux le sujet ; tandis que certaines des opérations prévues peinent à trouver une concrétisation, faute de moyens, de ressources, de solutions à des problématiques nouvelles... compensant la bonne avancée globale des initiatives listées dans ce dernier axe du DOG. **La concrétisation de ces grands projets à court ou moyen terme est essentielle, dans leur façon de participer ou répondre aux différents objectifs politiques majeurs du SCOT en matière de développement urbain, de préservation d'espaces ou d'attractivité économique.**

On peut ainsi relever que tous les grands sites faisant l'objet de projets structurants en matière de développement urbain et de transports collectifs ont fait l'objet d'un avancement et d'un investissement significatif de la part des collectivités :

- **le projet de l'« Etoile-Annemasse –Genève », actuellement en phase pré-opérationnelle**, répond notamment à l'objectif de renforcement du cœur d'agglomération, avec de la densification d'habitat, l'émergence d'un pôle multimodal, la création de grands services structurants et le renforcement de la capacité de reconnaissance (image-vitrine) grâce à une exigence de qualité d'aménagement et d'environnement exemplaire,
- **l'aménagement du site du Brouaz, porté par la Ville d'Annemasse**, a déjà vu la mise en œuvre de sa première phase de réalisation avec l'implantation du nouvel hôpital privé ; la phase suivante bénéficie d'une démarche d'Approche Environnementale de l'Urbanisme qui vise à mettre en œuvre un parc urbain comme poumon vert de la Ville d'Annemasse et de l'agglomération, dans une logique respectueuse de l'environnement et d'accessibilité urbaine avec le cœur d'agglomération ;
- **le projet de prolongement du tramway**, entre le cœur d'agglomération et Porte de France (et au delà Genève), dont les acquisitions foncières et les travaux sur ouvrage d'art ont débuté, devrait être mis en service en 2018 ;
- **le projet ferroviaire CEVA**, reliant Cornavin à Annemasse via Les Eaux Vives, en phase travaux, fixe 2019 comme date de mise en service ;
- **le projet de boulevard urbain « Lucie Aubrac »**, prévu initialement comme l'un des maillons du contournement sud-est de l'agglomération a vu sa vocation évoluer et répond aujourd'hui à une logique de fonctions urbaines et de quartier (en cohérence avec le développement de l'éco-quartier de Château Rouge).

On note également, s'agissant des grands projets concourant au développement de l'offre de transports collectifs, que le développement va « plus loin » que le cadre fixé initialement par le SCOT 2007, avec notamment le développement d'une offre de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), aboutissant à une offre à terme complète et performante pour la desserte du territoire de l'agglomération et au-delà.

Côté développement économique, **le grand site « vitrine »** destiné au renforcement de l'économie productive (industrielle et artisanale) **des Bois Enclos** a pris forme grâce à la réalisation du Technosite Altéa, où l'implantation d'entreprises a débuté.

En parallèle, si aucun projet n'a été réalisé non conformément aux prescriptions du SCOT, certaines des grandes opérations décrites peinent à démarrer, voire sont restées dans l'immobilisme, dans l'attente de décisions ou de moyens à déployer :

- **le site des Iles** a fait l'objet d'une analyse fine des conditions à réunir pour garantir sa compatibilité avec le SCOT en matière de planification, et a même vu un projet dessiné pour le 3<sup>ème</sup> sous-secteur ; pour autant, la traduction au PLU n'est toujours pas effective et reste dans l'attente. Concernant le 2<sup>ème</sup> sous-secteur (future ZAC Bois d'Arve), des études de faisabilité poussées ont été réalisées, mettant en exergue les probables difficultés d'aménagement liées aux contraintes du site,
- **le site de Borly 2**, dédié aux activités de production n'est pas encore en phase opérationnelle d'aménagement même si sa vocation artisanale est confirmée et si une partie importante du foncier a été acquis par la collectivité. Pendant indispensable de la politique commerciale et maillon capital de la politique économique globale, le projet devra nécessairement enclencher sa phase opérationnelle dès que possible,
- **l'ensemble « Plaine et Bois de Rosses »**, relativement bien préservé par les documents d'urbanisme des communes concernées, et malgré l'étude « Projet Paysage Prioritaire » du Grand Genève », n'a pas fait l'objet de décision concrète quant à sa vocation – même si la partie « boucle vélo » se finalise,
- hormis les aménagements facilitant le contournement de l'agglomération par l'est, à savoir la liaison « Machilly-carrefour des chasseurs » qui devrait permettre l'ouverture à la circulation début 2015, les territoires sont toujours sans visibilité sur **la liaison « A40-Chasseurs »** sous maîtrise d'ouvrage Etat.

Au final, le bilan s'avère globalement bon pour les grands projets du SCOT, qui se sont pour la majorité traduits soit dans les documents d'urbanisme, soit le plus souvent dans des démarches opérationnelles de mise en place d'équipements, d'infrastructures et de services pour les habitants. Autre aspect positif, et ce n'est pas le moindre, les grands projets renforcent la « productivité », l'efficacité et le succès des autres orientations du SCOT.

A l'évidence, le développement de l'offre de transports collectifs participe à l'orientation de densification en secteurs desservis par les transports en commun – même s'il reste, maintenant que l'effort sur les transports a été réalisé, à l'accompagner avec des mesures claires et efficaces sur la densification. De façon indirecte, cette nouvelle offre renforce également l'attractivité de la ville agglomérée ainsi que celle des autres

centralités, ce qui contribue à organiser mieux la distribution des nouveaux logements, avec la conséquence directe d'une diminution de la surface consommée et des extensions urbaines.

Cette dynamique de développement urbain a eu un impact fort sur l'image de la ville, contribuant sans nul doute au dynamisme général et donc à la dynamique du logement.

Seul le renforcement commercial des centralités n'en a pas vraiment profité, mais le domaine du commerce est un marché très réactif, et l'offre de transports ainsi constituée ne devient opérationnelle que peu à peu. La nouvelle offre de mobilité et d'accessibilité va offrir des conditions très favorables pour l'implantation des commerces dans les centralités et notamment le cœur de l'agglomération et l'on peut espérer des effets importants dès que l'offre sera globalement mise en service.

Enfin, les projets légitiment la stratégie définie par le SCOT et lui offrent une vitrine et donc une lisibilité pour les citoyens. Le futur SCOT sera l'occasion de revenir sur les « semi-échecs » que constituent les opérations non concrétisées, et de s'interroger sur leur accélération ou au contraire leur abandon.

## Grands projets : Valorisation de l'ensemble « Plaine et Bois de Rosses »

### Orientations particulières du DOG :

Projet global de tout l'ensemble « Plaine et Bois de Rosses »,  
Dimension intercommunale  
Conservation du caractère agro-naturel et ambiance paysagère  
Contribution à l'affirmation des fonctions du territoire en termes de loisirs, voire de tourisme de proximité, sans urbanisation nouvelle, hormis dans le secteur spécifique « porte d'entrée des Bois de Rosses et de Cranves-Sales »  
Sur la partie « plaine » toute urbanisation nouvelle et tout aménagement nouveau sont à proscrire. Des dispositions sont prises pour gérer l'existant.  
Pour le sous-secteur « porte d'entrée des Bois de Rosses et de Cranves-Sales », il est prévu des urbanisations nouvelles à vocation d'habitat, d'équipements et de services.

### Orientations du projet :

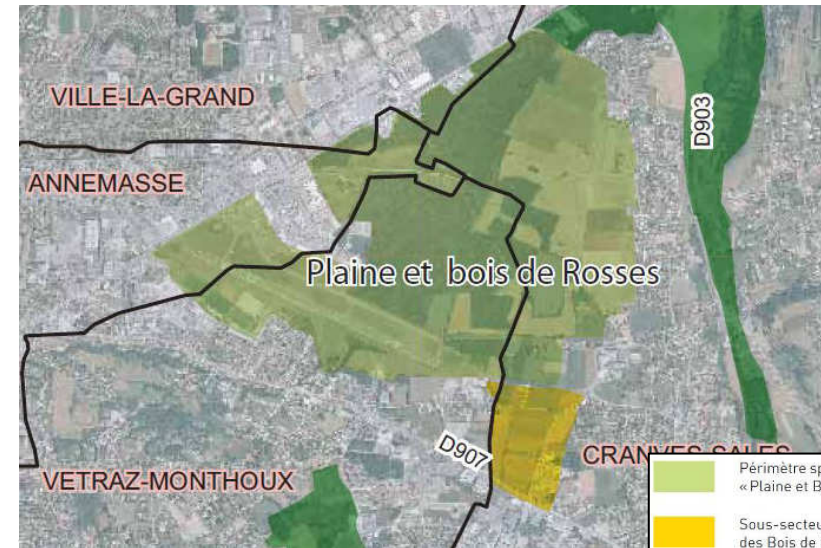
Le projet s'attache au désenclavement des espaces naturels et agricoles de Rosses, à établir des connexions paysagères entre les vallons du Foron et de la Menoge et à réhabiliter les espaces publics et assurer la perméabilité dans les secteurs urbanisés.

### A retenir :

Au plan de l'urbanisme réglementaire, les PLU de Cranves-Sales, Annemasse et Vétraz-Monthoux sont désormais adaptés aux objectifs de préservation et de mise en valeur du site.

L'étape suivante est celle du projet. Côté « déplacements », la boucle « modes doux » fait l'objet d'une étude de faisabilité déterminant trois scénarios à arbitrer ; côté « loisirs », la vocation et l'aménagement du site au-delà de l'étude paysagère, restent à définir de façon plus précise.

Si la réflexion a avancé durant la période SCOT, il conviendrait d'accélérer la formalisation et la réalisation d'un véritable projet d'ensemble.



Périmètre spécifique du projet de valorisation « Plaine et Bois de Rosses »  
 Sous-secteur spécifique « Porte d'entrée des Bois de Rosses et de Cranves-Sales »

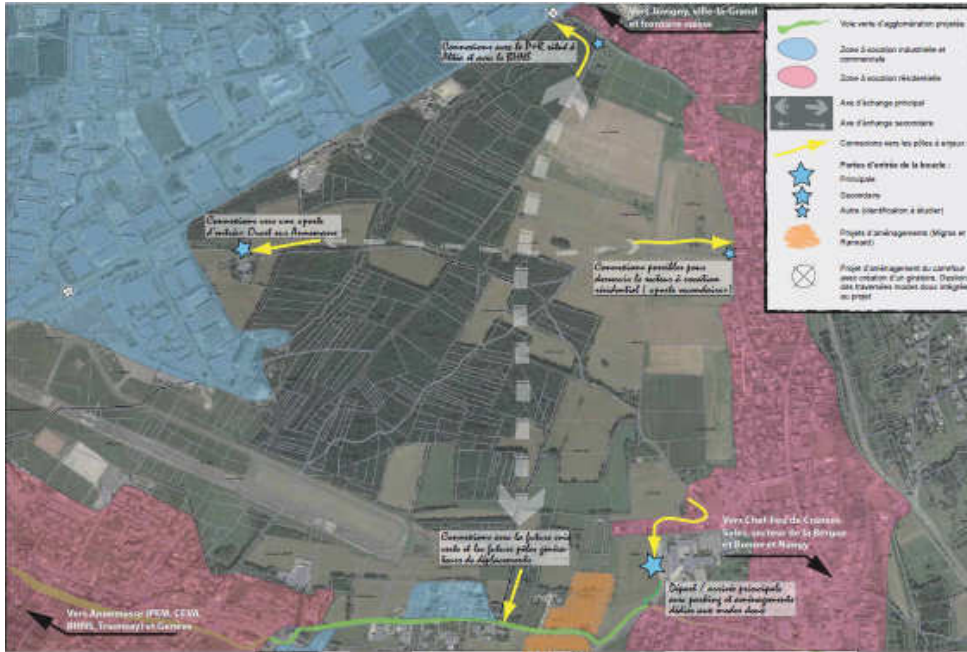
Un plan « Paysage », réalisé dans le cadre du Projet d'Agglomération du Grand Genève, a reconnu le Bois de Rosses comme l'un des 10 projets de paysage prioritaires sur la base de 5 critères et paramètres (impact de l'urbanisation, fragilisation de continuité paysagère, risque d'enclavement, de coupure ou de fermeture, renforcement de la charpente paysagère et rapport ville campagne). Dans ce cadre, une étude a été menée en 2012-2013.

Pour la valorisation paysagère, le SCOT préconise des aménagements paysagers, d'espaces publics, de réseaux hydrographiques et de voies vertes. Le traitement des limites sur les franges urbaines (transitions), ainsi que des mesures de protection, viennent compléter un projet d'ensemble traduit par une image directrice.

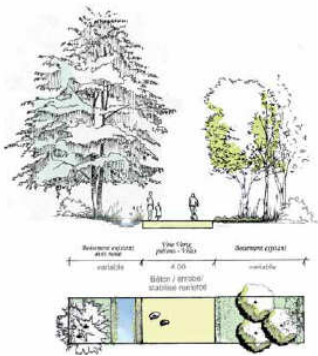
Une étude de faisabilité pour une boucle « modes doux » dans les Bois de Rosses, connectée à la véloroute-voie-verte Annemasse-Bonne est simultanément menée.

Concernant les équipements et aménagements à prévoir pour ces deux projets comme pour le projet global, la programmation détaillée du site du Bois de Rosses n'est pas arrêtée.





Coupe Bois de Rosses



Source :  
Etude préliminaire UGUET 2013

Source :  
Rapport d'étude définitif PPP Bois de Rosses

## Grands projets : Etoile Annemasse-Genève (extension du cœur d'agglomération)

### Orientations particulières du DOG :

Développement d'un pôle d'excellence contribuant au renforcement de l'attractivité du territoire  
Vocation de pôle multimodal de déplacement  
Renforcement des fonctions urbaines majeures (culture, formation, administration, ...)  
Contribution à la réponse aux besoins en logements  
Constitution d'une porte d'entrée principale sur le territoire, sur la métropole franco-valdo-genevoise  
Accueil d'équipements et services, pôle hôtelier, services et commerces liés aux flux multimodaux

### A retenir :

Le foncier dédié au projet (40 ha avec la mise en œuvre actuelle d'une ZAC de 19 ha) est tout à fait cohérent avec le cadre et les objectifs retenus par le SCOT.

Le projet envisage de développer logements et activités-équipements dans un rapport d'environ 45/55%, en veillant simultanément à la diversité de l'offre et à la nécessaire mixité sociale. Ainsi, pour répondre à des besoins actuellement difficilement satisfaits (en cohérence avec les objectifs du PLH) le projet programme aujourd'hui 30% de logements aidés et 46% de logements abordables, ce qui est compatible avec les objectifs du SCOT en la matière.

**Le projet revendique « une qualité d'aménagement et d'environnement exemplaire » qui légitime bien l'objectif de « reconnaissance-perception » défini initialement.**

### Etat d'avancement

Des études pré-opérationnelles menées de 2003 à 2006 définissent une ambition, des objectifs et une première pré-programmation. Sur cette base reprise par le SCOT, l'inscription de ce grand projet dans le document de planification a eu 3 conséquences majeures et fondatrices pour le développement du cœur d'agglomération :

Un cadrage officiel et partagé du projet, comprenant ambitions et fondamentaux ;  
Une ambition initiale réellement devenue une ambition collective à l'occasion du SCOT ; cette ambition collective s'est traduite par la prise de compétence d'Annemasse Agglomération pour l'étude et la mise en œuvre de la ZAC ;  
Au regard des études actuelles, le site pourrait devenir le lieu d'expérimentation pour l'action cohérente de l'agglomération en matière de transports collectifs et d'intermodalité, de logements, d'activités et de services, de fonctions urbaines.

Au plan programmatique, un souci particulier est apporté pour la conception d'un écoquartier permettant de répondre à différents objectifs déclinés du SCOT :

- MOBILITE - Promouvoir de nouvelles habitudes de déplacement et concevoir des aménagements pour faciliter la mobilité des futurs usagers, à l'intérieur et à l'extérieur du quartier ;
- ECOLOGIE - Gérer les ressources de la Terre de façon qualitative et économe : un laboratoire d'innovations pour anticiper les besoins de demain ;
- EQUIPEMENTS - Affirmer le projet Etoile comme lieu d'accueil des équipements rayonnants de l'agglomération annemassienne et du Grand Genève ;
- HABITAT - Créer une offre de logements pour tous grâce à une gamme de logements et de prix variés ;
- EMPLOI - Faciliter le développement de l'emploi en répondant aux besoins des entreprises et de la population ;
- AMBIANCE URBAINE - Développer une ambiance urbaine de qualité par des aménagements urbains et paysagers harmonieux ;
- QUARTIER VIVANT - Concevoir un quartier vivant par l'aménagement de lieux favorisant le lien social.

En synthèse, il s'agit bien de développer un projet urbain s'appuyant sur l'accessibilité exceptionnelle en transports en commun offerte autour de la gare d'Annemasse, et une véritable mixité des fonctions, avec la constitution d'un quartier d'affaires (bureaux, hôtels, équipements de séminaire), de logements (différentes gammes), de commerces urbains, et la construction d'équipements publics (notamment de formation).

Le dialogue compétitif mené en 2013 a permis à Annemasse Agglo et aux communes concernées de confirmer les orientations stratégiques issues des réflexions menées dans le cadre du SCOT, par exemple :

- Le territoire connaît de manière tendancielle un développement monofonctionnel orienté vers l'économie résidentielle. Pour lutter contre cette tendance, il a par exemple été décidé, dans la ligne du Schéma de Cohérence Territoriale, de rééquilibrer et de réorienter ce développement, en s'appuyant sur les idées-forces suivantes : mise en œuvre d'un pôle de formations supérieures, créer un pôle d'activités tertiaires (en cohérence avec le cadre du SCOT et du projet d'agglomération du Grand Genève : le développement d'emplois qualifiés côté français et la diversification des activités économiques ont été identifiés comme une priorité), et plus globalement tendre vers une répartition de 45% d'activités et de 55% de logements au sein du périmètre de projet.

- Le contexte immobilier est localement tendu : le nombre d'habitants connaît une forte augmentation depuis plusieurs années. La proximité du territoire avec la Suisse conduit à une cherté des loyers et le type de logements proposés est restreint. Le projet a ainsi pour ambition de lutter contre un scénario fil de l'eau qui conduirait à la production de logements libres très onéreux, en proposant d'assurer une mixité sociale, générationnelle et typologique permettant, à son échelle, de rééquilibrer le marché de logements du cœur de l'agglomération (objectifs globaux : environ 30% de logements sociaux et 40% de logements abordables).

Au plan chronologique, le projet Etoile Annemasse-Genève a reçu, depuis 2007, des premières concrétisations par le biais de la ZAC Etoile Sud-Ouest, prévoyant 24 000 m<sup>2</sup> de développements tertiaires dont une partie réalisés (Hôtel d'Agglo, Cité de la Solidarité Internationale, bureaux et pépinière d'entreprises) et une centaine de logements déjà livrés.

Les réalisations ultérieures du projet se déclineront, dans la logique du SCOT, en lien avec la mise en place du CEVA et du RER franco-valdo-genevois prévus en 2017 : l'actuelle gare sera ainsi transformée en pôle d'échanges biface, avec un nouveau franchissement piétonnier des voies au droit de la gare. Le secteur de la gare, en interface avec le projet Chablais Gare permettant lui-même d'étendre le centre d'agglomération vers le nord, sera développé selon la même temporalité, autour d'une programmation tertiaire (services / hôtels / commerces d'accompagnement) et

logements. La même phase envisage la construction d'un nouvel institut de formation aux soins infirmiers dans le secteur de l'ancien hôpital, base du développement d'un pôle de formations supérieures.

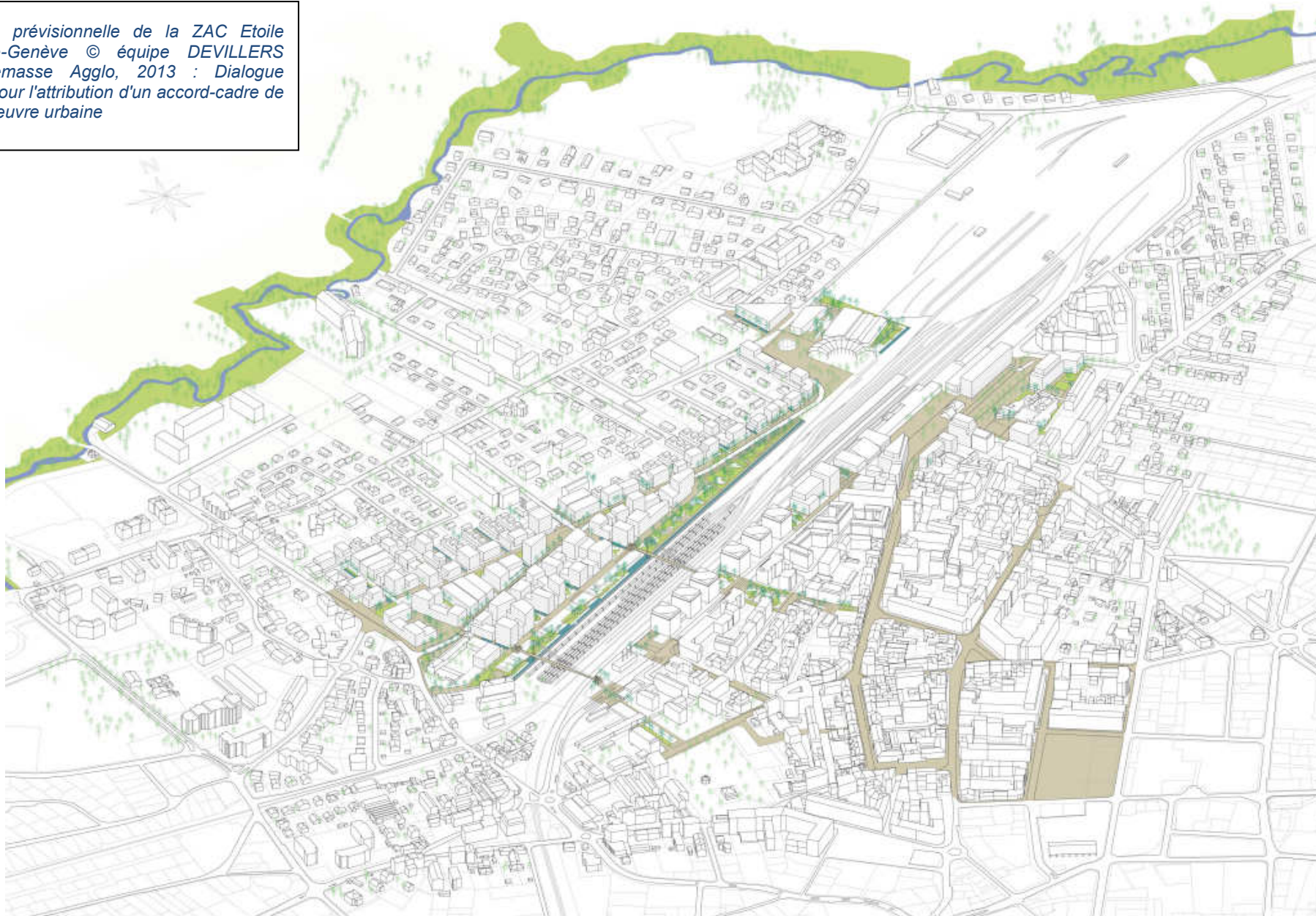
Les autres secteurs du périmètre de projet (essentiellement des friches industrielles et artisanales) font actuellement l'objet d'une politique foncière d'anticipation qui permettra leur mobilisation dans un second temps.

La question de l'impact de la mise en œuvre du pôle d'échanges et des interfaces entre ce projet de ZAC et les actuelles zones pavillonnaires alentour constitue un enjeu important pour l'avenir.





Perspective prévisionnelle de la ZAC Etoile Annemasse-Genève © équipe DEVILLERS pour Annemasse Agglo, 2013 : Dialogue compétitif pour l'attribution d'un accord-cadre de maîtrise d'œuvre urbaine





## Grands projets : Site des Iles

### **Orientations particulières du DOG :** Le site des Îles comporte 3 sous-secteurs :

- Un 1<sup>er</sup> sous-secteur, à vocation naturelle et agricole à préserver ;
- Un 2<sup>ème</sup> sous-secteur, consacré à la ZAC « Bois d'Arve », avec pour objet le développement d'un pôle d'excellence de rayonnement à l'échelle de l'agglomération (au minimum), dédié aux activités de loisirs et aux activités économiques associées (commerces, services, artisanat) ;
- Un 3<sup>ème</sup> sous-secteur doté d'une programmation à deux échéances :
  - Court terme → maintien des fonctions agricoles,
  - Long terme → nouveau quartier d'habitat, comprenant une nouvelle centralité urbaine en complémentarité avec la centralité existante du Pas de l'Echelle. Ce développement est encadré par des conditions en matière d'économie d'espace, de qualité paysagère, de forme urbaine et d'accessibilité routière, TC et modes doux.

### **A retenir :**

La traduction des orientations du SCOT au PLU d'Etrembières est à garantir à court terme afin d'assurer la compatibilité des futurs aménagements avec le document communautaire. Notamment, la préservation des espaces composant le 1<sup>er</sup> sous-secteur et l'aménagement, à long terme, du 3<sup>ème</sup> sous-secteur destiné à un futur quartier d'habitat articulé autour d'une centralité urbaine et bien relié au cœur d'agglomération, restent conditionnés par l'établissement au sein du PLU d'une orientation d'aménagement traduisant correctement les orientations du SCOT.

La faisabilité technico-financière de l'aménagement du 2<sup>ème</sup> sous-secteur (ZAC Bois d'Arve) reste encore à démontrer.

L'ensemble des projets devront également tenir compte des sensibilités écologiques et paysagères de la plaine de l'Arve.

### **État d'Avancement**

La prise en compte du secteur des Iles selon les orientations du SCOT s'évalue à la fois en terme de planification communale (notamment préservation des espaces naturels et agricoles) et en terme de projet opérationnel (notamment future ZAC « Bois d'Arve »).

Force est de constater que pour différentes raisons, le site a connu peu d'évolution sur les deux plans.

Plus particulièrement, l'incompatibilité entre le PLU et les orientations du SCOT demeure, dans l'attente d'une modification ou d'une révision générale du document communal, même si le risque est temporairement écarté (périmètre d'étude).

En effet, des zones agricoles et naturelles à préserver sont toujours classées en AU « strictes ».

Le 3<sup>ème</sup> sous-secteur a fait l'objet d'une réflexion visant à le rendre compatible avec le SCOT, qui n'est toujours pas traduite au PLU (le travail sur les orientations d'aménagement et le maintien des fonctions agricoles a été interrompu par les élections ; charge à la nouvelle équipe municipale de « transformer l'essai »).

Enfin, le secteur de la future ZAC « Bois d'Arve », a fait l'objet d'études pré-opérationnelles destinées à tester la faisabilité de l'aménagement projeté au SCOT.

Défini au stade d'esquisse, le projet prévoit le développement d'équipements et de services dans le domaine du sport et des loisirs, éventuellement accompagnés d'activités commerciales liées, que le Document d'Aménagement Commercial établissait à une surface de plancher d'environ 20.000 m<sup>2</sup>.

Le projet en est aujourd'hui à l'étape des vérifications préalables (sondages de sols notamment) car l'histoire du site et l'activité actuelle (décharge, concassage et remblais) laisse augurer un surcoût important pour l'aménagement. Par ailleurs, l'ensemble de la plaine de l'Arve sur les communes d'Etrembières et de Gaillard est incluse dans la continuité écologique du cours d'eau et le PACA Genève-Annemasse-Salève, comme le Projet Paysage Prioritaire Arve, repèrent ces espaces comme stratégiques. L'analyse globale de la plaine souligne ainsi les sensibilités écologiques et paysagères qui la composent aujourd'hui, tant en terme de valeur patrimoniale que de fragilités ou de potentialités. Il semble donc essentiel d'évaluer à terme finement les incidences d'un projet d'aménagement global sur les milieux naturels et semi-naturels qui la constituent, et de l'accompagner de mesures visant à maintenir, voire restaurer les fonctionnalités existantes.

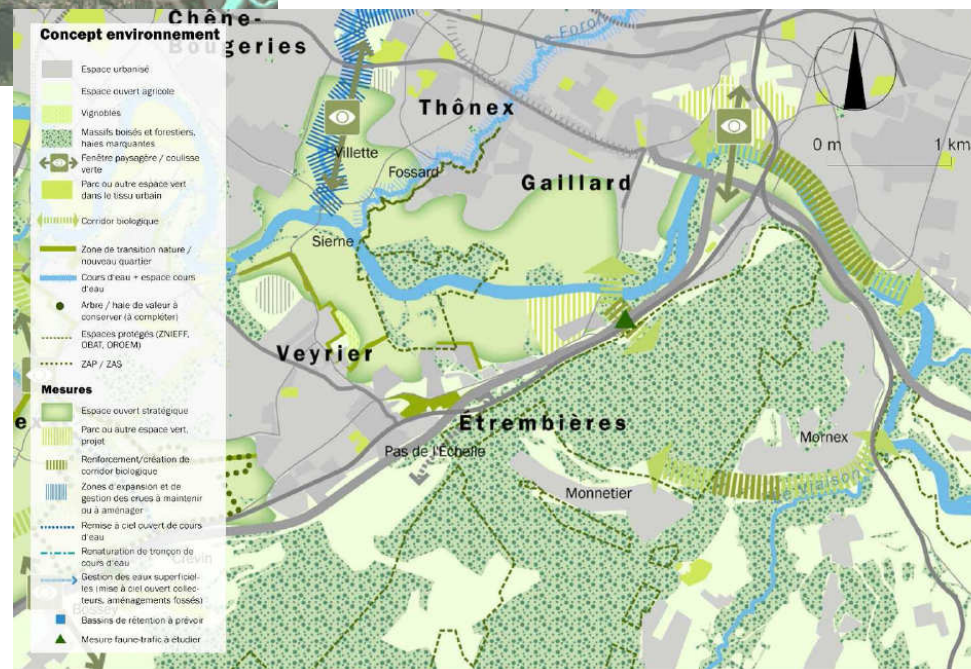
Périmètre des zones humides répertoriées dans la plaine de l'Arve



Source : Espace et Mutations

PACA  
Salève

Genève-Annemasse-



## Grands projets : Site des Bois Enclos

### Orientations particulières du DOG :

Développement d'un pôle d'excellence à vocation industrielle et de rayonnement supra-SCOT

Vitrine qualitative pour le développement économique du territoire

Activités de production principalement, voire de services aux entreprises (cohérence avec la vocation industrielle)

### A retenir :

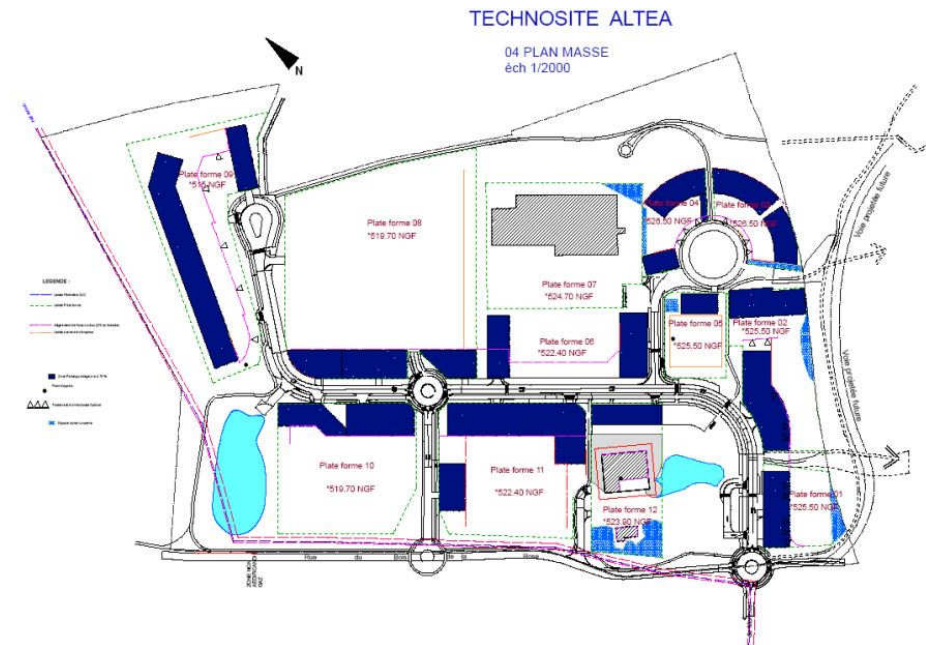
Ce site constitue l'un des outils qui permet la mise en œuvre opérationnelle de l'orientation du SCOT pour le renforcement de l'économie productive, industrielle ou artisanale, d'Annemasse Agglo.

L'aménagement de la deuxième phase est en cours de finalisation.



Source : www.lablabo.com

Le projet du Technosite Altéa valorise le site des Bois Enclos, traduisant ainsi l'orientation du SCOT. D'une surface globale d'environ 19,7 hectares, ce site a fait l'objet d'une 1<sup>ère</sup> phase de 5 hectares et accueille déjà plusieurs implantations industrielles (Lablabo, Mecasonic,...). La nature des activités – industrielles - et la qualité des aménagements confirment ainsi simultanément la vocation du site et son ambition de vitrine industrielle de l'agglomération.





## Grands projets : Site du Brouaz

### Orientations particulières du DOG :

Permettre l'accueil d'un ou plusieurs équipements structurants (santé, ...) à l'échelle du SCOT,

Constituer un espace de « représentation secondaire » dans le réseau d'espaces collectifs structurants de la ville agglomérée par la création d'espaces collectifs de qualité et de dimension intercommunale et le développement de liaisons douces sécurisées reliant notamment les bords d'Arve au cœur d'agglomération.

### A retenir :

La vocation du site est toujours d'actualité, la clinique privée « Pays de Savoie » y est déjà implantée.

Un aménagement de parc urbain est en projet.



Source : Google Street View



### Etat d'avancement

La réalisation du 1<sup>er</sup> objectif est bien avancée puisque le nouvel hôpital privé Pays de Savoie (du groupe Générale de santé), issu du regroupement de la clinique Lamartine à Thonon-les-Bains et de la polyclinique de Savoie y a ouvert ses portes le 29 octobre 2012. Cet établissement s'étend sur 23 000 m<sup>2</sup> et comprend 250 lits d'hospitalisation complète, 18 salles de blocs opératoires, une unité de soins continus, un bloc obstétrical et un service d'urgence 24h/24.



Hormis une extension de 10.000 m<sup>2</sup> pour l'hôpital privé, un projet de parc urbain est à l'étude et a fait l'objet d'une démarche d'« approche environnementale de l'urbanisme » (AEU).

L'objectif d'aménagement répond à 4 objectifs :

- O1 - Création d'un important espace naturel,
- O2 – Création d'une zone d'activité à très forte intégration environnementale en lien avec le secteur de la santé,
- O3 – Permettre une continuité urbaine au nord de la zone du Brouaz,
- O4 – création de perméabilité dans ces aménagements.

...accompagnés de diverses propositions d'aménagement :

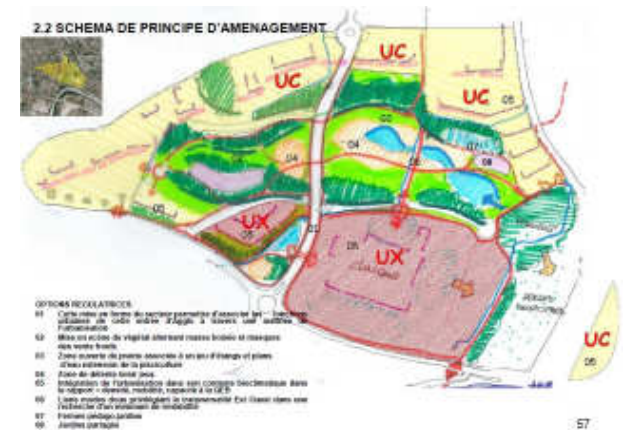
- Création de jardins familiaux
- Création d'un City Parc en partenariat Annemasse – Ambilly.

L'objectif du projet est de faire du site du Brouaz, la plus importante réserve foncière encore disponible d'Annemasse, un espace vert important « ouvert » sur les espaces périphériques, des liaisons reliant ce futur poumon vert et le cœur d'agglomération, avec une urbanisation à la marge permettant de « cicatriser » les différents tissus urbains situés en limite de cet espace.

A noter, la disparition des dernières activités agricoles de maraîchage de la commune d'Annemasse n'est pas incompatible avec les orientations du SCOT.



Etude AEU LE BROUZZ – Diagnostic et projet d'orientation



## Grands projets : Site de Borly 2

### Orientations particulières du DOG :

Développement d'un pôle économique réservé à l'accueil d'activités industrielles et artisanales de production, mais aussi d'activités de construction (exceptions admises : activités de services et points de vente à la condition d'une cohérence avec la vocation industrielle / artisanale / construction du pôle).

### A retenir :

L'aménagement de ce site phare de l'Agglomération participe à la mise en œuvre du projet politique du SCOT en matière de diversification des activités économiques, en permettant notamment aux entreprises artisanales de trouver un « terreau favorable » pour leur développement.

La vocation du site, dédié aux activités de production, est toujours d'actualité.

Le PLU de Cranves-Sales en cours d'élaboration, classe le tènement en zone d'urbanisation future à destination économique.

Le site – actuellement 20 hectares en secteur agricole - n'est encore pas encore entré dans une phase opérationnelle d'aménagement, mais le projet est en phase de finalisation pour une mise en œuvre opérationnelle en 2015 :

- reconfiguration des accès (accès par un nouveau giratoire dit "entrée Est" avec prise en compte de la problématique des transports en commun),
- étude de la faisabilité technique et financière de l'enfouissement de la ligne très haute tension afin d'optimiser le foncier commercialisable,
- reconfiguration du plan de desserte intérieur au périmètre pour tenir compte des éléments évoqués ci-avant,
- mise à jour de l'étude prospective financière,
- étude juridique visant à retenir la procédure la plus pertinente pour mettre en œuvre cet aménagement.

La liste d'attente des entreprises s'allongeant, et au vu du caractère stratégique pour la mise en œuvre d'une des orientations majeures du projet politique de l'agglomération sur le volet économique, il s'agit aujourd'hui de piloter la réalisation du projet pour une réalisation effective à court terme.

## Grands projets : Projet du prolongement du tramway entre Porte de France et le cœur d'agglomération

### Orientations particulières du DOG :

Faciliter les reports modaux (vers les transports collectifs) en supprimant la rupture de charge en direction de Genève,  
Renforcer l'image du territoire et l'attractivité des secteurs traversés.

### A retenir :

La mise en œuvre du TRAM constitue l'un des maillons essentiels du développement de l'offre de transports collectifs de l'agglomération d'Annemasse et de sa liaison avec la Suisse.

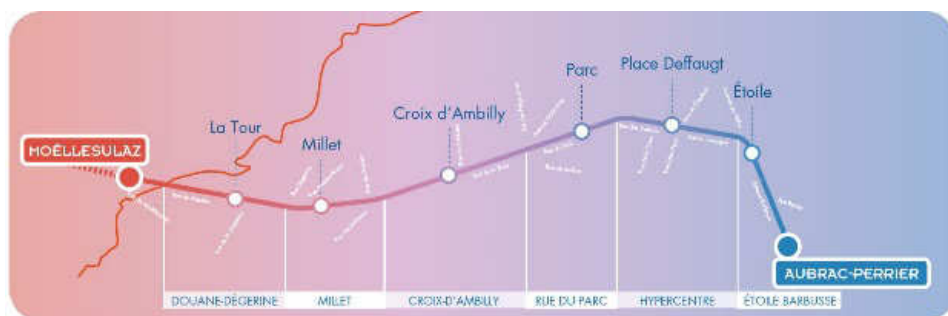
La priorité du développement des transports urbains est bien une réalité pour Annemasse Agglo et les effets de transformation des espaces urbains associés devraient être majeurs (ainsi que l'on peut l'observer sur l'ensemble des grandes villes régionales françaises qui ont mis en œuvre ce type d'équipements).

La programmation prévue pour la réalisation du Tramway est la suivante :

- 2009-2011 : concertation, 2010 : études de faisabilité,
- 2012 : Avant-projet,
- 2014 : Projet et DUP,
- 2015 : consultation des entreprises,
- 2016 : début des travaux.
- 2018: mise en service

Le projet de Tram relie la douane entre la France et la Suisse jusqu'aux portes du quartier du Perrier avec 7 stations de desserte du cœur d'agglomération.

En matière de transports collectifs en site propre, l'Agglomération est même allée au-delà de ses espérances en développant un projet non inscrit dans le SCOT : le BHNS.



## Grands projets : Projet ferroviaire CEVA (Cornavin, les Eaux-Vives, Annemasse)

### Orientations particulières du DOG :

Développement de l'offre ferroviaire en renforçant la cohérence entre le réseau français (Gare d'Annemasse – Frontière) et le réseau suisse  
Réflexion sur l'ouverture de nouveaux points d'arrêt et sur l'optimisation du potentiel pour répondre aux besoins de mobilité

### A retenir :

Ce projet constitue l'une des composantes fortes du développement de l'offre de transports collectifs de l'agglomération d'Annemasse, et traduit très bien les orientations du SCOT en la matière.

Les travaux sont en cours de réalisation pour une mise en service complète à l'horizon 2019.

### Descriptif du projet :

CEVA est un projet de RER transfrontalier, véritable trait d'union entre Annemasse et Genève

Ce RER transfrontalier dessert en étoile toute la Haute-Savoie du nord (Évian-Thonon, Saint-Gervais, Annecy, La Roche-sur-Foron, Reignier...) et connecte de grandes lignes internationales.

L'arrivée du CEVA favorise un ensemble de projets urbains et une dynamique de rénovation de certains équipements et des espaces publics alentours.

Le projet sera le support d'une partie de la véloroute-voie verte « du Léman au Mont-Blanc »

### Quelques chiffres :

1 train toutes les 10 minutes entre Annemasse et Genève.

Seulement 20 minutes pour relier la gare d'Annemasse à la gare de Genève Cornavin.

Un nouveau service ferroviaire de type RER dès 2017.

7 stations desservies entre Annemasse et Genève, dont 6 en Suisse.

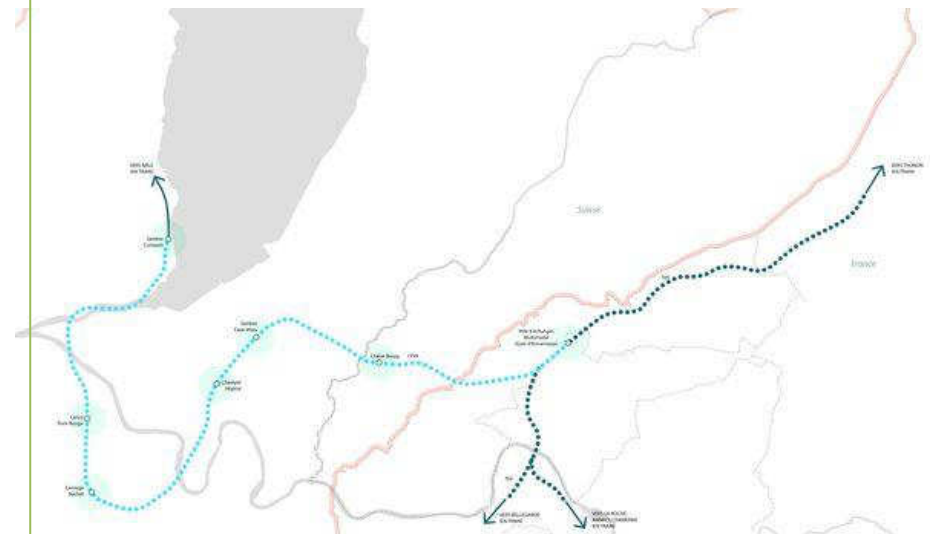
Création de nouvelles infrastructures ferroviaires pour 16 km de voies ferrées créées en souterrain (14 km en Suisse et 2 km en France), puis réalisation en tranchée pour rejoindre la surface en gare d'Annemasse, futur Pôle d'Échanges Multimodal (PEM).

La réalisation du projet de transport transfrontalier CEVA est aujourd'hui dans sa phase opérationnelle :

Les travaux concernant les 7 km de tracé situés côté suisse ont débuté.

Concernant les 2 km situés en territoire français, le projet a été déclaré d'utilité publique, l'autorisation de travaux est délivrée et la consultation des entreprises est en cours. S'ensuivront 2,5 à 3 années de travaux pour une mise en service partielle à horizon 2017 et un fonctionnement total du service en 2019.

Les travaux de réalisation de l'infrastructure seront complétés par une réforme de la billettique.



Source : <http://www.annemasse.fr/Annemasse/Les-grands-projets/CEVA>



## Grands projets : Projet de boulevard urbain - Avenue Lucie Aubrac

### Orientations particulières du DOG :

Favoriser les relations entre le cœur urbain et les quartiers périphériques (notamment le quartier du Perrier)

Favoriser le renforcement des transports collectifs et les modes doux

### A retenir :

Conçu à l'origine comme l'un des maillons du contournement sud-est de l'agglomération, l'axe de transition Lucie Aubrac a été repensé notamment dans le cadre du PDU. Deux raisons principales ont conduit à cette évolution vers une avenue à fonction 100% urbaine :

Le développement de l'offre de transports collectifs – TRAMWAY + CEVA + BHNS - ainsi que la nouvelle voie de contournement de l'agglomération entre le carrefour des chasseurs et l'A40,

L'évolution des coûts et des moyens.

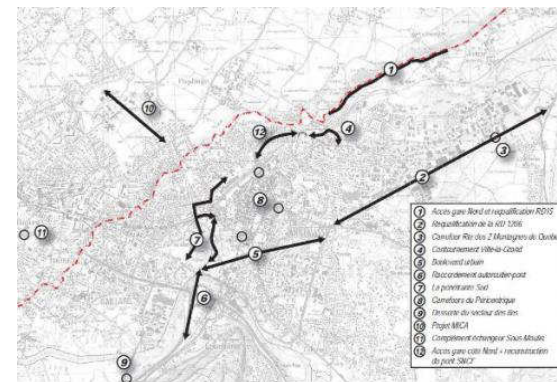
Le projet pour l'avenue Lucie Aubrac s'articule désormais en 2 phases :

une mise en service à horizon du Tram,

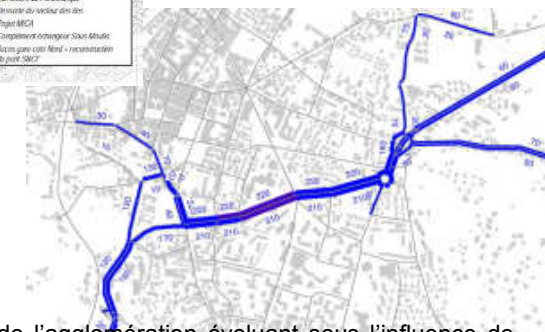
- Avenue Lucie Aubrac en sens unique de Barbusse à Bonneville avec réserves foncières
- Rue Briand proposée à double sens (à valider),
- maintien du plan de circulation existant ailleurs.

Une solution à long terme plus ambitieuse avec la reprise du plan de circulation intégrant les réflexions urbaines et notamment la création d'un écoquartier à Château-Rouge et une fonction plus affirmée de l'avenue Lucie Aubrac comme contournement du centre-ville.

Le projet a été lancé initialement dans une optique d'amélioration du trafic urbain entre le quartier du Perrier et le sud du cœur urbain, juste au nord du carrefour d'Etrembières :



Définition et analyse des scénarios  
Systra – juin 2012



Néanmoins, au regard :

des conditions générales de mobilité de l'agglomération évoluant sous l'influence de l'amélioration de l'offre de transports collectifs, de la fonction de contournement de l'espace urbain (transit et desserte d'agglomération) assurée prioritairement par l'axe De Gaulle/Leclerc/quai d'Arve de la position de l'avenue Lucie Aubrac se situant dans le réseau secondaire d'agglomération, assurant ainsi des fonctions de liaison entre les secteurs de l'agglomération, de contournement de l'hyper-centre en complément de Briand et de desserte de quartier,

le scénario retenu est celui d'une avenue Lucie Aubrac à vocation urbaine et de quartier.

## Grands projets : Aménagements permettant de faciliter le « contournement » de la ville agglomérée

### Orientations particulières du DOG :

Dissuasion du transit par la ville agglomérée  
Opérations de contournement routier de la ville agglomérée entre le carrefour des chasseurs et l'autoroute A40,  
Réalisation de la liaison « Chasseurs-Machilly » du désenclavement du Chablais,  
Réalisation d'une liaison Machilly – Veigy (RC1005-RD1205),  
Réaménagement du nœud d'Etrembières

### A retenir :

Ouverture à la circulation début 2015 de la section Chasseurs-Machilly.

La section Chasseurs-Machilly a été déclarée d'utilité publique le 17 juillet 2006. L'enquête publique en vue de l'autorisation au titre de la loi sur l'eau est intervenue du 11 janvier au 12 février 2010. L'arrêté préfectoral d'autorisation a été pris le 19 octobre 2010.

Les travaux d'aménagement des voies parallèles dont la RD 1206 ont débuté en septembre 2011, ainsi que les travaux sur les réseaux. Les travaux d'élargissement à 2x2 voies de la RD1206 ont débuté courant 2013 et devraient s'achever début 2015.

La liaison A40-Chasseurs n'a pour le moment toujours pas fait l'objet d'un arbitrage de l'Etat entre les différents scénarios envisagés.

De même, aucune décision n'a été prise par le Département, maître d'ouvrage de la section Machilly-Veigy. Toutefois, celui-ci a pris un engagement pour le cofinancement de l'aménagement du nœud d'Etrembières, soit par l'amélioration de l'infrastructure existante, soit par la création d'un ouvrage en amont.





# Évaluation du Schéma de Cohérence Territoriale

## RAPPORT D'ÉVALUATION

Synthèse du Bilan d'évaluation de la mise en œuvre du SCOT 2007  
Bilan d'évaluation Grenelle-ALUR



## SOMMAIRE

<b>I. INTRODUCTION</b> .....	<b>3</b>
I.1 PORTRAIT DE TERRITOIRE .....	4
I.2 CHRONOLOGIE D'ELABORATION ET DE MISE EN ŒUVRE DU SCOT .....	5
I.3 L'EVALUATION DU SCOT, UNE DEMARCHE CADREE PAR LE CODE DE L'URBANISME .....	5
I.4 SYNTHESE DES OBJECTIFS ET ORIENTATIONS DU SCOT .....	6
I.5 METHODOLOGIE D'EVALUATION DU SCOT .....	7
<b>II. BILAN DE LA MISE EN ŒUVRE DU SCOT</b> .....	<b>8</b>
II.1 BILAN DE LA MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIFS ET ORIENTATIONS DU SCOT 2007 (AXE 1, 2 ET 3 VOLET PAYSAGER) .....	9
II.2 BILAN DE LA MISE EN ŒUVRE DES GRANDS PROJETS .....	14
II.3 BILAN DE LA DECLINAISON DU SCOT DANS LES PLU .....	16
<b>III. EVALUATION DES BESOINS DE LA GRENELLISATION DU SCOT ET PRISE EN COMPTE DE LA LOI ALUR</b> .....	<b>26</b>
III.1 INTRODUCTION .....	27
III.2 LES EVOLUTIONS JURIDIQUES .....	28
III.3 LE SCOT DE 2007 ET LES LOIS GRENELLE ET ALUR .....	38
<b>IV. CONCLUSION</b> .....	<b>44</b>

# I. Introduction

## I.1 Portrait de territoire

La communauté d'agglomération «Annemasse-les-Voirons-Agglomération», dite « Annemasse Agglo », a été créée le 5 décembre 2007 et regroupe 12 communes : Ambilly, Annemasse, Bonne, Cranves-Sales, Etrembières, Gaillard, Lucinges, Juvigny, Machilly, Saint-Cergues, Vétraz-Monthoux et Ville-la-Grand.

Elle est issue de la fusion de la Communauté de communes des Voirons et de la Communauté d'Agglomération d'Annemasse.

L'Agglomération d'Annemasse a articulé ses compétences en trois axes (source site internet de l'agglomération) :

- « Pour un meilleur cadre de vie » :

Aménagement du territoire, environnement, relations transfrontalières, transports et déplacement, habitat

- « Pour un service de qualité au quotidien » :

Action sociale, culture, sport, jeunesse, propreté, eau

- « Pour un territoire attractif » :

Développement économique, animation du tissu économique (FISAC), développement touristique.

Annemasse Agglomération se caractérise par :

- 12 communes de Haute-Savoie (Rhône-Alpes)
- 5 pôles urbains et 7 communes résidentielles
- Surface du territoire : 77.7 km<sup>2</sup>, densité 1049 habitants / km<sup>2</sup>
- 82 028 habitants en 2011 avec une croissance annuelle d'environ 1,49% sur 1999-2010 et une croissance de +2,16% sur 2011-2012 (soit en moyenne sur 12 années 1146 habitants supplémentaires par an)

L'occupation du sol en 2011 est équilibrée avec d'une part 42.7 % d'espace agricole, 29,5 % de forêt et espaces semi-naturels, et 27.5% de zone artificialisée.

Sa proximité immédiate de la métropole de Genève en fait le principal pôle secondaire de l'agglomération, côté français.

Le territoire bénéficie ainsi d'une dynamique économique et démographique qui a entraîné une urbanisation rapide, accentuée sur les communes agglomérées du flanc ouest mais contraint par les massifs du Salève et des Voirons.

La population est encore jeune, bien que vieillissante et bénéficie d'un indice jeunesse<sup>1</sup> assez favorable (1,32 en 2010 contre 1,42 en 1999).

La dynamique démographique est alimentée par une dynamique économique locale (agriculture, services, commerce,...) et par l'arrivée d'actifs français ou étrangers attirés par les salaires attractifs des emplois en Suisse. Aussi 40 % des actifs d'Annemasse Agglo travaillent en Suisse aujourd'hui<sup>2</sup> (contre 1 actif sur 3 en 1999). Aussi, le pouvoir d'achat d'une part des ménages et des suisses limitrophes participe à une hausse des prix à la consommation sur le territoire. Cela est particulièrement vrai pour les logements et notamment les T1 et T2 dont la forte demande fait grimper les prix.

<sup>1</sup> Ratio calculé en divisant la part des jeunes de 0 à 19 ans par la part des plus de 60 ans

<sup>2</sup> Chiffres OCSTAT + INSEE

## I.2 Chronologie d'élaboration et de mise en œuvre du SCOT

Le SCOT évalué a été élaboré par le Syndicat d'études du Genevois Haut-Savoyard (SEGH) entre 2002 et 2007. Il constitue le premier SCOT du territoire. Dès le début, la réflexion a eu lieu sur les 12 communes alors divisées en deux communautés de communes. Réglementairement, son contenu et sa procédure d'élaboration étaient donc soumis aux dispositions de la loi Solidarités et Renouvellement Urbains (SRU) aujourd'hui abrogée et remplacée par les dispositions de la loi Engagement National pour l'Environnement, dite Grenelle 2.

Le SCOT a été approuvé le **28 novembre 2007**. La nouvelle structure devenue Annemasse Agglomération a naturellement accueilli le portage de ce SCOT. Il n'a fait l'objet d'aucune mise à jour, modification ou révision depuis son approbation. Premier du genre à cette échelle, il n'a été précédé d'aucun Schéma Directeur.

Un Document d'Aménagement Commercial (DAC) lui a toutefois été intégré, par délibérations du 28 septembre 2011 puis du 4 juillet 2012 (intégration du DAC modifié après enquête publique).

Les élus de la Communauté d'Agglomération ont en effet souhaité saisir l'opportunité qui leur était donnée par le législateur d'élaborer un DAC<sup>3</sup>, afin de confirmer les orientations du SCOT sur le développement commercial, et faciliter leur mise en œuvre notamment à travers les PLU et les autorisations délivrées en CDAC.

<sup>3</sup> Ce DAC a été annulé lors de la séance du 6 mars 2014 du TA ; La Communauté d'Agglomération a fait appel de la décision, la procédure est en cours

## I.3 L'évaluation du SCOT, une démarche cadrée par le Code de l'Urbanisme

Le code de l'urbanisme a inscrit l'obligation d'une évaluation des résultats de la mise en œuvre du SCOT. Initialement prévue par la loi SRU à l'issue de 10 années à compter de l'approbation, l'évaluation de la mise en œuvre d'un SCOT doit être réalisée 6 années au plus tard à l'issue de cette approbation.

### **Article L122-14 (en vigueur pour les SCOT SRU (2004-2010))**

*Modifié par Ordonnance n°2004-489 du 3 juin 2004 - art. 3 JORF 5 juin 2004*

Au plus tard à l'expiration d'un délai de dix ans à compter de la délibération portant approbation ou de la dernière délibération portant révision du schéma de cohérence territoriale, l'établissement public prévu à l'article L.122-4 procède à une analyse des résultats de l'application du schéma notamment du point de vue de l'environnement et délibère sur son maintien en vigueur ou sur sa mise en révision complète ou partielle. A défaut d'une telle délibération, le schéma de cohérence territoriale est caduc.

### **Article L122-13 (en vigueur pour les SCOT Grenelle)**

*Modifié par Loi n° 2010-788 du 12-07-2010 et par Loi n°2014-366 du 24 -03-2014 - art. 129 (V)*

Six ans au plus après la délibération portant approbation du schéma de cohérence territoriale, la dernière délibération portant révision complète de ce schéma, ou de la délibération ayant décidé son maintien en vigueur en application du présent article, l'établissement public prévu à l'article L.122-4 procède à une analyse des résultats de l'application du schéma, notamment en matière d'environnement, de transports et de déplacements, de maîtrise de la consommation de l'espace et d'implantations commerciales et délibère sur son maintien en vigueur ou sur sa révision partielle ou complète.

Cette analyse est communiquée au public et à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement, mentionnée à l'article L. 121-12.

A défaut d'une telle délibération, le schéma de cohérence territoriale est caduc.



Dans le cas du SCOT de la Région d'Annemasse, les dispositions transitoires prévues par la loi ENE confirmées par la loi ALUR permettent d'appliquer encore le délai initial de 10 années, tout en acceptant une anticipation.

**Dans ce contexte réglementaire, Annemasse Agglo a souhaité procéder, dès l'année 2013, à une analyse des effets de l'application de son SCOT, en vue de préparer sa future « Grenellisation ». L'évaluation anticipée devra permettre de mesurer l'écart entre le SCOT actuel et un SCOT grenelle pour proposer des mesures « Grenelle et ALUR ».**

Les objectifs de l'analyse des résultats de l'application du SCOT ont été définis comme suit :

- Analyser les effets du SCOT sur toutes les thématiques traitées par ce dernier, de manière plus ou moins fine, et a minima, sur chacune des thématiques citées par le Code de l'Urbanisme, à savoir : l'environnement, les transports et déplacements, la maîtrise de la consommation de l'espace et les implantations commerciales.
- Objectiver la réalisation du projet de territoire sur ses 6 premières années d'application, par l'utilisation de données statistiques fiables et claires. Cette analyse statistique devra permettre de quantifier, dans la mesure du possible, les phénomènes à l'œuvre sur le territoire.
- Rendre possible et aisée la remise à jour du bilan, et notamment faire en sorte que les indicateurs soient facilement réutilisables (fréquence, source...) pour le futur travail de « grenellisation » du SCOT.
- Prendre en compte, pour les orientations qui le nécessiteraient, une dimension qualitative, et non forcément uniquement quantitative, par l'emploi d'exemples-phares de projets ou démarches ou études en cours portées sur la Communauté d'Agglomération.
- Prendre en compte les démarches propres menées sur le territoire par d'autres acteurs que la Communauté d'Agglomération, et notamment par : les communes, les autres collectivités (syndicats etc.), les partenaires institutionnels (Grand Genève, État, Région, Département, Fédérations...), éventuellement les associations et structures diverses.
- Aider à l'amélioration des démarches entreprises pour la mise en œuvre du SCOT actuellement en vigueur, en aidant le service Aménagement à cibler les points posant des difficultés.

- Prendre la mesure du travail à accomplir pour faire évoluer le SCOT d'Annemasse Agglo vers un SCOT « grenellisé », en mesurant les points d'amélioration possibles par rapport aux enjeux de la loi Grenelle 2.
- Relancer la dynamique politique et partenariale autour de l'évaluation du projet de territoire, en donnant la parole aux acteurs politiques et institutionnels qui ont vu le territoire évoluer depuis 6 ans. Il s'agit de renforcer leur implication dans une « culture partagée » du SCOT.

---

## I.4 Synthèse des Objectifs et Orientations du SCOT

Comme le prévoit la loi, le SCOT de l'Agglomération d'Annemasse est constitué de 3 documents :

- Le rapport de présentation comprenant un diagnostic synthétique, l'état initial de l'environnement, le volet paysager, la justification des objectifs du projet et l'évaluation environnementale,
- Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD),
- Le Document d'Orientations Générales (DOG) et quatre documents graphiques opposables, notamment les cartes de périmètres de protection des espaces naturels établies au 10 000ème.

Le rapport de présentation identifie les quatre enjeux thématiques et transversaux de la Région d'Annemasse :

- Une identité à conquérir, une image à imposer et à revaloriser,
- Une accessibilité favorisant un maillage multipolaire à organiser,
- Une mixité plurielle à renforcer,
- La potentialité des ressources à préserver.

Ces enjeux sont complétés par trois enjeux territorialisés :

- La valorisation des paysages,
- La maîtrise de l'étalement urbain,
- La structuration de l'armature urbaine en pôles et réseaux.

Le PADD s'articule en trois grands objectifs politiques :

- Préserver et valoriser notre cadre de vie,
- Bâtir un territoire équilibré, entre dynamisme et solidarité,
- S'affirmer comme une agglomération attractive pour son environnement.

Ces objectifs politiques sont traduits en trois parties dans le Document d'Orientations Générales (DOG), déclinaison du PADD :

- Orientations pour la préservation et la valorisation du cadre naturel et agricole du territoire,
- Orientations pour l'organisation, la maîtrise et la valorisation du développement urbain,
- Orientations pour les sites et les grands projets à enjeux majeurs pour l'attractivité du territoire.

---

## I.5 Méthodologie d'évaluation du SCOT

Les deux premières parties sont consacrées à des politiques thématiques et sont traitées par l'intermédiaire d'indicateurs chiffrés.

La troisième partie, consacrée aux grands projets et au paysage, fait l'objet d'une évaluation plus qualitative qui s'intéresse à la poursuite des objectifs, à la pérennité des vocations, au degré d'avancement et à l'horizon de mise en œuvre ou de mise en service.

La méthodologie détaillée (référentiel, indicateurs, ...) est présentée au début du document « Annexes - Fiches indicateurs ».

## II. Bilan de la mise en œuvre du SCOT

## II.1 Bilan de la mise en œuvre des objectifs et orientations du SCOT 2007 (Axe 1, 2 et 3 volet paysager)

Sont présentés dans ce chapitre la synthèse de l'évaluation des politiques publiques correspondant aux axes 1 et 2 du PADD du SCOT.

L'évaluation des Grands projets (Axe 3) est synthétisée dans le chapitre 2.2.

### → SYNTHÈSE DE L'AXE 1

L'axe 1 est consacré à la préservation des espaces, agricoles ou naturels, à la prise en compte des continuités écologiques, à la répartition de l'habitat et à la densification des pôles urbains notamment à proximité des points d'accès aux transports en commun et au développement des projets structurants de transports collectifs, alternatifs à l'utilisation de la voiture.

**Concernant la consommation des espaces**, l'évaluation fait la distinction entre :

- les espaces naturels et/ou agricoles en périmètres de protection définis et précisés par le SCOT, dont l'urbanisation est à proscrire sauf exception
- les grands ensembles territoriaux à dominante agricole et naturelle dont l'artificialisation se doit d'être modérée et qui présentent des polarités urbaines (bourgs ou villages) dont le renforcement est souhaitable
- la totalité des espaces naturels et agricoles quels que soient les périmètres.

Indépendamment des espaces remarquables par le SCOT, la consommation d'espaces naturels et agricoles pour l'ensemble du territoire est d'environ 14 ha par an dont 90% en espaces agricoles. Ramenée à la croissance démographique du territoire, la consommation est de 17m<sup>2</sup> par nouvel habitant, ce qui est faible par rapport à d'autres collectivités.

Dans les secteurs naturels délimités par le SCOT, ses orientations ont

été bien suivies d'effets puisque seulement 2 des 16 permis de construire concernés et autorisés ne correspondaient pas à des exceptions autorisées par le SCOT et ont entraîné une consommation non « compatible » de 0,38 ha.

A l'inverse, dans les espaces agricoles et/ou naturels situés dans les grands ensembles territoriaux à dominante agricole et/ou naturelle, les résultats sont beaucoup moins bons : ainsi, 43% des permis de construire correspondant à 814 logements nouveaux (17% de l'effort de logements), ont conduit à l'artificialisation de 42,8 ha soit 35% de la surface consommée à l'échelle du territoire du SCOT.

Seulement 20% de ces permis concernent les polarités situées au sein de ces grands ensembles. Toutefois, ils apportent une certaine densification puisqu'ils représentent 40 % des nouveaux logements sur les ensembles à dominante naturelle et/ou agricole non délimités graphiquement dans le SCOT.

Au final, ces 17% de l'effort global de logements ont entraînés plus du tiers (35%) de l'urbanisation globalement observée, ce qui s'explique en grande partie par l'importance donnée aux logements individuels et aux modes d'urbanisation qui y sont associés. Ainsi, 69% de ces permis constatés ont été établis pour permettre la construction de maisons individuelles sur des parcelles foncières d'une taille moyenne égale à 1.734 m<sup>2</sup>, ce qui est bien supérieur aux moyennes observées sur d'autres territoires proches (Chablais, département Haute-Savoie...).

**Un double effort de réduction de la part des permis de construire en dehors des centralités et de modification des modes d'urbanisation, des formes urbaines et des types d'habitat est donc nécessaire pour parfaitement répondre aux orientations du SCOT en matière de consommation de l'espace et donc, ce faisant, aux stratégies nationales en la matière.**

**Concernant la répartition de l'espace et la densification des pôles urbains**, la structure urbaine s'est renforcée dans ses niveaux supérieurs avec une densification significative de la ville agglomérée et des principaux bourgs. A l'inverse, de nombreux permis ont été accordés en dehors des polarités (14%), notamment en « seconde couronne » et renforcent des hameaux rarement desservis par les transports collectifs, au détriment des villages qui se développent peu.



Cette densification des pôles urbains et des bourgs a notamment permis de « rapprocher » les logements de la desserte en transports collectifs puisque 82% des nouveaux logements des huit communes desservies par les transports en communs (réseau 2013) sont à moins de 300 mètres d'un point d'accès au réseau des TC. En outre, parmi les quatre communes non actuellement desservies, trois devraient bénéficier d'une extension des lignes actuelles dans un avenir proche (2017) ce qui permettra la généralisation de la cohérence habitat-transports collectifs.

**L'orientation de densification des pôles urbains et celle, associée, de cohérence entre habitat et accessibilité aux modes de transports collectifs ou aux modes doux alternatifs à la voiture individuelle doit donc se poursuivre, notamment par le renforcement de la densification et par un renouvellement urbain de préférence à la poursuite de l'extension des hameaux.**

**La prise en compte des continuités écologiques est globalement satisfaisante au plan réglementaire**, mais les communes, dont 5/12 seulement les déclinent de façon plus fine, vont devoir identifier des continuités à l'échelle de leur territoire dans le cadre de la « grenellisation » de leur PLU dont la date butoir est définie par la loi au 1<sup>er</sup> janvier 2017.

Pour cela, elles disposeront du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE), des travaux d'identification de grands corridors écologiques menés par le Grand Genève dans le cadre de la mise en place de « Contrats de Corridors » et surtout de la Trame Verte et Bleue qui sera élaborée en partenariat avec elles dans le cadre de la révision Grenelle du SCOT d'Annemasse Agglo.

**L'outil TVB permettra aux communes, qui devront être étroitement associées à son élaboration, de passer d'une logique de préservation-protection à une logique de préservation-valorisation dans le cadre d'un véritable projet environnemental, tout en allant plus loin dans le repérage des continuités.**

**Le développement des modes de transports collectifs, alternatifs à la voiture, constitue une incontestable réussite.** Le SCOT avait tracé la voie, le PDU a permis de transcrire ses orientations dans un document pré-opérationnel et la mise en œuvre des différents projets (TRAM, CEVA, BHNS Tango, pôle échange multimodal, voies cyclables, liaison Machilly – Carrefour des Chasseurs, parkings relais, piétonisation de rues du cœur d'agglomération, ...) témoigne à la fois de la globalité et de la cohérence d'ensemble du projet de mobilités-

déplacements des territoires de l'Agglomération d'Annemasse. Les phases de travaux des différents projets s'enchaînent les unes aux autres et l'échéance principale est 2018 avec la mise en service du TRAM, celle du CEVA et la livraison du pôle multimodal.

**Les orientations du SCOT ont incontestablement produit leurs effets dans deux types d'espaces :**

- la ville agglomérée, avec une densification des espaces, la distribution préférentielle des nouveaux logements, et le rapprochement habitat-accès aux transports collectifs,
- les espaces agricoles et naturels de protection identifiés et délimités par le SCOT, avec peu de nouveaux logements implantés, une incidence foncière très faible, des espaces agricoles préservés et une préservation réglementaire des continuités écologiques identifiées par le SCOT.

**Le futur SCOT aura à pérenniser :**

- La faible consommation d'espace par nouvel habitant
- La préservation des espaces en périmètres de protection d'ensemble à dominante naturelle et/ou agricole
- La densification autour des points d'accès aux transports en commun en intégrant le CEVA, le BHNS et la révision du réseau TAC
- La densification des centralités

Dans les espaces que l'on peut qualifier d'intermédiaires, c'est-à-dire les espaces à dominantes agricoles et naturelles qui comportent quelques polarités urbaines, les orientations du SCOT se sont moins bien déclinées.

L'évaluation y observe une trop grande proportion de nouveaux logements hors des centralités ou pôles d'habitat préférentiels et encore quelques habitations en mitage ce qui entraîne :

- Une trop grande consommation d'espaces naturels et agricoles du fait de l'importance de la part des logements individuels,
- Une consommation d'espace encore importante hors des pôles de développement prioritaires.

**Dans la logique de poursuite des efforts entrepris et notamment de « ce qui a bien fonctionné », les préconisations qui en découlent directement sont les suivantes :**

- L'identification de continuités écologiques locales dans le cadre d'un projet environnemental « outillé » par la TVB du futur SCOT révisé,
- La limitation encore plus stricte des implantations de nouveaux logements en dehors des centralités à coupler avec l'évolution des formes urbaines produites et les modes d'urbanisation qui y sont associés,
- L'application du même principe de construction de « formes urbaines » moins consommatrices dans les hameaux, si l'on veut pouvoir y conserver un minimum de développement.

## → SYNTHÈSE DE L'AXE 2

L'axe 2 a pour objectifs la création de l'offre de logement tout en favorisant la mixité sociale, le soutien des activités industrielles et de production et le renforcement des polarités urbaines en y favorisant l'implantation de commerces et de services.

**Concernant la création de logements**, les objectifs de mobilisation et de construction ont été atteints (voire largement dépassés) avec une production annuelle moyenne de 968 logements de 2008 à 2012 pour un objectif « SCOT » de création annuelle minimale de 450 logements.

Ainsi, si la production annuelle de logements ne descend pas en dessous de 200 logements par an entre 2013 et 2017, ce qui paraît très probable, l'objectif minimal du SCOT sera atteint en 2017.

**Le renforcement de l'armature urbaine est une orientation forte pour le SCOT de 2007.** Dans cette logique, et comme cela a été vu pour l'axe 1, la densification et le renouvellement urbain des centralités a montré son efficacité sur la ville agglomérée et les principaux bourgs : le renouvellement urbain et le comblement des espaces interstitiels ont constitué les modes d'urbanisation dominants ce qui a entraîné une diminution de la consommation des espaces naturels et agricoles.

A l'inverse, les villages ont peiné à appliquer cette orientation du SCOT.

**En matière de mixité sociale**, le SCOT avait défini deux objectifs complémentaires :

- Un objectif de flux avec une production de logements aidés qui doit être égale au tiers des logements produits ;
- Un objectif cible d'une part de logements aidés (par rapport à l'offre totale de logements) vers lequel tendre en 2017, différencié par type de commune.

Entre 2007 et 2013, l'objectif de flux est réalisé puisque la production de logements aidés a atteint 34% de la production totale de logements, et ce malgré le fait que cette dernière s'avère être le double des perspectives définies. Cette réussite a été notamment due à Annemasse, Vétraz-Monthoux et Ambilly pour lesquelles la production de logements aidés dans le flux a été particulièrement significative durant la période examinée.

A l'horizon 2017, 8 des 12 communes qui composent l'agglomération atteindraient 60% (voire plus) de leurs objectifs de logements sociaux (en parts relatives) avec l'hypothèse d'une poursuite tendancielle (sur 2013-2017) des efforts observés sur 2007-2012.

**S'agissant du renforcement des centralités urbaines par l'implantation préférentielle de commerces et de services**, l'observation a montré que :

Le nombre des commerces de détail n'a pas progressé dans les centralités alors qu'à l'inverse, ils se sont développés dans les quartiers périphériques et le diffus (+13%).

Entre 2007 et 2013, la moyenne et grande distribution a développé près de 59.000 m<sup>2</sup> de nouvelles surfaces de ventes dont 11% dans les centralités et 89% dans les pôles de périphéries. De ce point de vue, le renforcement des centralités urbaines commerciales n'a pas été réalisé.

Ainsi, on constate que les orientations du SCOT ont difficilement trouvé leur application sur la période. La date d'approbation du DAC – l'outil SCOT de maîtrise de l'aménagement commercial -, tardive au vu de la date d'évaluation (2013-début 2014) peut expliquer que les effets n'en soient pas très visibles avec quelques mois seulement d'application.

Les premiers effets de l'application du DAC ont pu être observés dès le début de 2013, avec par exemple :

- Le refus du 26 février 2013 de l'extension de 1177 m<sup>2</sup> du magasin Intermarché de Gaillard (au vu d'un dépassement du volume d'extension autorisé) qui a entraîné le recalibrage du projet à 620 m<sup>2</sup>, recalibrage dont le projet a reçu un avis favorable en CDAC à l'automne 2013 ;
- Le refus d'autorisation de l'extension du Retail Park CAP BERNARD à Ville-la-Grand pour 17 794 m<sup>2</sup> supplémentaires (18 juillet 2013) qui a été motivé par le fait que la quasi-totalité des surfaces de vente du projet auraient dû trouver place au sein des centralités urbaines et non dans une zone de périphérie dédiée aux fréquences d'achats exceptionnelles ou occasionnelles lourdes.
  - Ainsi, sans le DAC, ce sont *a minima* 15.351 m<sup>2</sup> qui se seraient ajoutés et qui auraient donc renforcé l'attractivité de la périphérie en concurrence avec les commerces des centralités urbaines. Il convient toutefois de s'interroger sur le résultat de l'évaluation sur ce point, et plus particulièrement sur l'application des orientations aux GMS ou encore sur l'attractivité des centralités du territoire pour les enseignes.
  - De même, sur le volet de la qualité urbaine et du développement durable, le DAC a permis la réorientation de quelques projets, sans avoir d'influence sur le lancement de démarches globales sur des zones entières, parfois multi-communales.

**Le futur SCOT révisé, qui comportera un chapitre intégré, devra vraisemblablement, s'il veut poursuivre les objectifs de renforcement des centralités, muscler son discours vis-à-vis des développement de périphérie (limitation des surfaces, conditionnalités, ...) et renforcer les outils susceptibles de favoriser le développement commercial en centralité urbaine.**

**Les orientations du SCOT ont été appliquées ou se sont vues réalisées dans plusieurs domaines stratégiques :**

- Le nombre de logements nouveaux à produire pour répondre aux besoins de la population,
- Le renforcement des centralités urbaines par la distribution des logements neufs,
- Le maintien de la diversité de l'offre de logements,
- La densification et le renouvellement urbain des polarités de 1<sup>er</sup> niveau (ville agglomérée) et de 2<sup>ème</sup> niveau (bourgs),

- La production de logements aidés (approche globale en flux).

**A l'inverse, plusieurs orientations ne sont pas pleinement réalisées, dont on peut distinguer plusieurs groupes :**

- Les extensions urbaines ont représenté encore 17 % de l'effort de construction, ce qui, couplé à la part de maisons individuelles souvent associées (qui ne diminue pas assez, entraîne une forte consommation d'espace,
- L'objectif de production de logements sociaux a été globalement atteint dans le flux, et la quasi-totalité des communes a cherché à tendre vers l'objectif assigné par le SCOT (11 sur 12), même si cela a été dans des proportions divergentes et si on constate qu'en matière de mixité sociale, les communes de la zone agglomérée tirent les résultats vers le haut,
- Enfin le renforcement des polarités urbaines par la localisation préférentielle des commerces ne s'est pas vraiment réalisé à la hauteur des ambitions du SCOT. La date tardive d'élaboration du Document d'Aménagement Commercial (approuvé en septembre 2011) explique en partie ce résultat mais l'observation menée sur 2013, soit après la date de mise en vigueur du DAC, laisse craindre que les prescriptions de ce document d'application ne soient pas suffisantes pour permettre la réalisation des objectifs et orientations du SCOT.

**Les préconisations qui en découlent directement sont les suivantes :**

- Accorder une attention particulière à l'évolution des formes urbaines, notamment pour limiter et organiser mieux les extensions et permettre un développement des villages dans une logique responsable,
- Poursuivre le développement de l'offre de logements sociaux en mettant en œuvre des outils adaptés dans les PLU (espaces réservés), et en aidant les petites communes rurales à atteindre leurs objectifs par des opérations d'ensemble favorisant la mixité,
- Définir de façon plus précise les prescriptions et outils d'urbanisme capables de limiter et conditionner le développement des surfaces commerciales dans les pôles de périphérie tout en imaginant les nouveaux outils (Grenelle et ALUR mais pas seulement) susceptibles de mieux favoriser le développement du commerce en centralité.

➔ **SYNTHESE DE L'AXE 3 – VOLET PAYSAGER**

L'axe 3 du PADD traite de la valorisation de l'image du territoire. A ce titre, le DOG décline les orientations à donner aux entrées de ville par l'identification de séquences paysagères le long des principales voies d'accès du territoire. Il définit également des espaces de représentation à valoriser et réhabiliter et incite à l'identification et la préservation des cônes de vue.

Pour leur majorité, les cônes de vue ne sont pas intégrés dans les documents d'urbanisme. Sur les 12 communes, 8 présentent un risque d'incompatibilité tandis que seulement 2 documents sont cohérents avec les orientations du DOG.

Les séquences paysagères ont fait l'objet d'une analyse qualitative par axe en plus de l'analyse de leur traduction dans les PLU. Globalement leur intégration est très correcte d'un point de vue réglementaire (sur les 7 axes, 2 ne respectent pas entièrement les orientations) mais la requalification de ces séquences selon les orientations du DOG, d'un point de vue qualitatif, n'a pas encore abouti en 2014 (2 axes seulement sont jugés corrects).

En ce qui concerne l'analyse qualitative des espaces de représentation, le bilan est très satisfaisant. L'aménagement du pôle de la gare et de Chablais Parc sont en cours et offrent (ou offriront) une véritable qualité urbaine. La place de la Libération a fait l'objet d'une refonte offrant plus d'espace piéton mais il reste 3 places aujourd'hui dévolues exclusivement au stationnement automobile.

Les espaces secondaires, quant à eux, sont d'une bonne qualité paysagère et ont fait l'objet pour certains d'entre eux d'un réaménagement depuis 2008.

Au final, le bilan d'application du SCOT est mitigé avec une traduction du DOG dans les PLU plutôt bonne pour les séquences paysagères mais pas d'intégration des cônes de vue et un constat qualitatif des séquences paysagères médiocres pour les séquences aménagées entre 2008 et 2014. Les espaces de représentations ont, pour leur part, été plutôt bien traités.

**De manière générale, le bilan paysager est mitigé. Malgré des intentions louables traduites par l'intégration des séquences paysagères des entrées de territoire dans les PLU et une requalification de la plupart des espaces secondaires, la réalisation tarde quelque fois à se faire (requalification de certains espaces, intégration des cônes de vue) et la réalité ne permet pas toujours une conclusion aussi favorable.**

**Les préconisations qui en découlent directement sont les suivantes**

- Poursuivre les travaux de requalification des espaces de représentation et veiller à leur pérennité
- Inciter les communes à réaliser des diagnostics paysagers suffisamment poussés pour permettre une valorisation paysagère et une préservation des cônes de vue

- Définir les éléments clés du paysage à prendre en compte dans les documents d'aménagement

- Grâce à la banque de photographies réalisée pour l'étude, assurer un suivi de l'évolution paysagère du territoire.



## II.2 Bilan de la mise en œuvre des grands projets

### → SYNTHÈSE DE L'AXE 3

L'axe 3 est consacré aux grands projets. Certains de ces grands projets sont en phase d'étude ou de réalisation, conformément aux orientations du SCOT ; certaines thématiques ont été explorées – voire, sont entrés dans l'opérationnel – alors que le SCOT ébauchait au mieux le sujet ; tandis que certaines des opérations prévues peinent à trouver une concrétisation, faute de moyens, de ressources, de solutions à des problématiques nouvelles... compensant la bonne avancée globale des initiatives listées dans ce dernier axe du DOG. **La concrétisation de ces grands projets à court ou moyen terme est essentielle, dans leur façon de participer ou répondre aux différents objectifs politiques majeurs du SCOT en matière de développement urbain, de préservation d'espaces ou d'attractivité économique.**

On peut ainsi relever que tous les grands sites faisant l'objet de projets structurants en matière de développement urbain et de transports collectifs ont fait l'objet d'un avancement et d'un investissement significatif de la part des collectivités :

- **le projet de l'« Etoile-Annemasse –Genève », actuellement en phase pré-opérationnelle**, répond notamment à l'objectif de renforcement du cœur d'agglomération, avec de la densification d'habitat, l'émergence d'un pôle multimodal, la création de grands services structurants et le renforcement de la capacité de reconnaissance (image-vitrine) grâce à une exigence de qualité d'aménagement et d'environnement exemplaire,
- **l'aménagement du site du Brouaz, porté par la Ville d'Annemasse**, a déjà vu la mise en œuvre de sa première phase de réalisation avec l'implantation du nouvel hôpital privé ; la phase suivante bénéficie d'une démarche d'Approche Environnementale de l'Urbanisme qui vise à mettre en œuvre un parc urbain comme poumon vert de la Ville d'Annemasse et de l'agglomération, dans une logique respectueuse de l'environnement et d'accessibilité urbaine avec le cœur d'agglomération ;

- **le projet de prolongement du tramway**, entre le cœur d'agglomération et Porte de France (et au delà Genève), dont les acquisitions foncières et les travaux sur ouvrage d'art ont débuté, devrait être mis en service en 2018 ;
- **le projet ferroviaire CEVA**, reliant Cornavin à Annemasse via Les Eaux Vives, en phase travaux, fixe 2019 comme date de mise en service ;
- **le projet de boulevard urbain « Lucie Aubrac »**, prévu initialement comme l'un des maillons du contournement sud-est de l'agglomération a vu sa vocation évoluer et répond aujourd'hui à une logique de fonctions urbaines et de quartier (en cohérence avec le développement de l'éco-quartier de Château Rouge).

On note également, s'agissant des grands projets concourant au développement de l'offre de transports collectifs, que le développement va « plus loin » que le cadre fixé initialement par le SCOT 2007, avec notamment le développement d'une offre de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), aboutissant à une offre à terme complète et performante pour la desserte du territoire de l'agglomération et au-delà.

Côté développement économique, **le grand site « vitrine »** destiné au renforcement de l'économie productive (industrielle et artisanale) **des Bois Enclos** a pris forme grâce à la réalisation du Technosite Altéa, où l'implantation d'entreprises a débuté.

En parallèle, si aucun projet n'a été réalisé non conformément aux prescriptions du SCOT, certaines des grandes opérations décrites peinent à démarrer, voire sont restées dans l'immobilisme, dans l'attente de décisions ou de moyens à déployer :

- **le site des Iles** a fait l'objet d'une analyse fine des conditions à réunir pour garantir sa compatibilité avec le SCOT en matière de planification, et a même vu un projet dessiné pour le 3<sup>ème</sup> sous-secteur ; pour autant, la traduction au PLU n'est toujours pas effective et reste dans l'attente. Concernant le 2<sup>ème</sup> sous-secteur (future ZAC Bois d'Arve), des études de faisabilité poussées ont été réalisées, mettant en exergue les probables difficultés d'aménagement liées aux contraintes du site,

- **le site de Borly 2**, dédié aux activités de production n'est pas encore en phase opérationnelle d'aménagement même si sa vocation artisanale est confirmée et si une partie importante du foncier a été acquis par la collectivité. Pendant indispensable de la politique commerciale et maillon capital de la politique économique globale, le projet devra nécessairement enclencher sa phase opérationnelle dès que possible,
- **l'ensemble « Plaine et Bois de Rosses »**, relativement bien préservé par les documents d'urbanisme des communes concernées, et malgré l'étude « Projet Paysage Prioritaire » du Grand Genève », n'a pas fait l'objet de décision concrète quant à sa vocation – même si la partie « boucle vélo » se finalise,
- hormis les aménagements facilitant le contournement de l'agglomération par l'est, à savoir la liaison « Machilly-carrefour des chasseurs » qui devrait permettre l'ouverture à la circulation début 2015, les territoires sont toujours sans visibilité sur **la liaison « A40-Chasseurs »** sous maîtrise d'ouvrage Etat.

•

Au final, le bilan s'avère globalement bon pour les grands projets du SCOT, qui se sont pour la majorité traduits soit dans les documents d'urbanisme, soit le plus souvent dans des démarches opérationnelles de mise en place d'équipements, d'infrastructures et de services pour les habitants. Autre aspect positif, et ce n'est pas le moindre, les grands projets renforcent la « productivité », l'efficacité et le succès des autres orientations du SCOT.

A l'évidence, le développement de l'offre de transports collectifs participe à l'orientation de densification en secteurs desservis par les transports en commun – même s'il reste, maintenant que l'effort sur les transports a été réalisé, à l'accompagner avec des mesures claires et efficaces sur la densification. De façon indirecte, cette nouvelle offre renforce également l'attractivité de la ville agglomérée ainsi que celle des autres centralités, ce qui contribue à organiser mieux la distribution des nouveaux logements, avec la conséquence directe d'une diminution de la surface consommée et des extensions urbaines.

Cette dynamique de développement urbain a eu un impact fort sur l'image de la ville, contribuant sans nul doute au dynamisme général et donc à la dynamique du logement.

Seul le renforcement commercial des centralités n'en a pas vraiment profité, mais le domaine du commerce est un marché très réactif, et l'offre de transports ainsi constituée ne devient opérationnelle que peu à peu. La nouvelle offre de mobilité et d'accessibilité va offrir des conditions très favorables pour l'implantation des commerces dans les centralités et notamment le cœur de l'agglomération et l'on peut espérer des effets importants dès que l'offre sera globalement mise en service.

Enfin, les projets légitiment la stratégie définie par le SCOT et lui offrent une vitrine et donc une lisibilité pour les citoyens. Le futur SCOT sera l'occasion de revenir sur les « semi-échecs » que constituent les opérations non concrétisées, et de s'interroger sur leur accélération ou au contraire leur abandon.

---

## II.3 Bilan de la déclinaison du SCOT dans les PLU

Au sens de la loi, les documents d'urbanisme locaux doivent être rendus compatibles avec les orientations et prescriptions du SCOT.

Dans ce cadre et afin d'aider les communes dans la révision de leurs documents d'urbanisme, Annemasse Agglo a souhaité contribuer et faciliter la mise en compatibilité des documents d'urbanisme communaux avec le SCOT et a mené des évaluations de leur compatibilité en 2009. Ces avis sur les PLU, en premières observations juste après l'approbation du SCOT (2007), ont permis d'informer les communes des problèmes d'incompatibilité avec le SCOT, mais aussi de formuler des préconisations pour supprimer ces incompatibilités, et sécuriser juridiquement les PLU.

Chacun des thèmes des PLU était ainsi analysé et classé dans une des catégories suivantes :

- Compatibilité PLU / SCOT
- Incompatibilité manifeste du PLU vis-à-vis du SCOT
- Risque d'incompatibilité du PLU vis-à-vis du SCOT

Une mise à jour de l'évaluation a été menée en 2013, ce qui permet de mesurer le chemin parcouru par les PLU et l'évolution de leur degré de compatibilité avec le SCOT approuvé en 2007.

## → EVALUATION DE LA COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME COMMUNAUX AVEC LE SCOT DE 2007, EVOLUTION PASSEE ET HORIZONS

Le principal outil de mise en œuvre du SCOT est le document d'urbanisme communal : Plan Local d'Urbanisme, Plan d'Occupation des Sols ou Carte Communale.

Ces documents sont plus ou moins précis et permettent donc une déclinaison (soit une mise en œuvre) plus ou moins aboutie.

Parmi les douze communes de l'agglomération, quatre ne disposent pas à ce jour d'un PLU approuvé mais pour ces communes, l'issue est proche<sup>4</sup>:

- Les PLU de Machilly et de Cranves-Sales sont arrêtés,
- L'arrêt des PLU de Vétraz-Monthoux et Juvigny est prévu à l'automne 2014.

D'autres révisions générales de PLU sont par ailleurs en cours (Saint-Cergues, Etrembières, Gaillard).

Au final, on peut espérer que courant premier semestre 2015, les douze communes de l'Agglomération d'Annemasse soient couvertes par un PLU, ce qui assurera en théorie une meilleure efficacité.

Les documents d'urbanisme locaux constituant les outils de la déclinaison communale des objectifs et orientations du SCOT. L'évaluation des résultats de la mise en œuvre du SCOT passe tout d'abord par l'observation de ces derniers avec trois questions successives :

- A la date d'établissement du SCOT, quel est l'écart entre ce dernier et les documents d'urbanisme en vigueur ? – on parle alors d'écart initial.
- Les documents d'urbanisme locaux sont-ils devenus les outils de la mise en œuvre du SCOT ou autrement dit, les documents ont-ils amélioré leur degré de compatibilité avec le SCOT ?

<sup>4</sup> Délais donnés à titre indicatif, sous réserve du déroulement de procédures.

- Enfin quelle sont les perceptions des évolutions en cours, ou autrement dit quelle degré de compatibilité peut-on espérer dans un avenir proche (horizon 2015) ?

Sur ce point, l'évaluation du SCOT s'appuie sur des travaux de suivi et de conseils réalisés en 2009 puis en 2013 par les services d'Annemasse Agglomération.

L'évaluation de 2009, traduite sous la forme d'avis adressés aux communes et sous la forme d'une synthèse, a permis de les informer des problèmes d'incompatibilités avec le SCOT, mais aussi de formuler des préconisations et/ou recommandations pour améliorer cette compatibilité pour favoriser la mise en œuvre des objectifs du SCOT ; cette démarche permettait également de sécuriser juridiquement les documents d'urbanisme locaux.

Seize thématiques ont ainsi été évaluées selon une grille à trois niveaux :

- Compatibilité du PLU avec le SCOT.
- Risque d'incompatibilité.
- Incompatibilité manifeste.

En 2013, une mise à jour de l'évaluation a été réalisée par Annemasse Agglo, ce qui permet aujourd'hui :

- De mesurer, pour les documents révisés et en vigueur à ce jour, le chemin parcouru par les PLU et l'évolution de leur degré de compatibilité avec le SCOT approuvé en 2007,
- De mettre en perspectives l'horizon proche de la compatibilité pour les documents dont la modification/ révision est en cours.



L'analyse thématique donne les résultats suivants :

► **Détail pour chacun des thèmes**

▪ **Mixité sociale**

L'observation distingue :

- L'inscription, au règlement, de l'obligation de réalisation d'un minimum de 20 % de logements locatifs sociaux dans le cas de projets à vocation d'habitat des ZAC, ZAD ou de toute opération portant sur une surface de plancher de plus de 5000 m<sup>2</sup> dans les zones urbaines ;
- Le positionnement d'espaces réservés à vocation de logements sociaux, pour la réalisation des objectifs de mixité sociale.

**Evaluation situation 2009**

Sur le principe, l'ambition de la mixité sociale est actée par l'ensemble des PLU mais les écarts avec le SCOT proviennent de la faiblesse des traductions réglementaires précises de ces principes dans les POS et PLU.

Ainsi, la prescription du SCOT qui impose l'obligation de production d'une part de logement social à partir d'une taille d'opération d'aménagement supérieure à 5000 m<sup>2</sup> n'est pas encore déclinée dans les documents d'urbanisme locaux (en 2009, un seul PLU l'a effectivement inscrit dans son règlement). Par ailleurs, trop peu d'emplacements réservés à vocation de logements aidés sont identifiés par les PLU pour pouvoir remplir les objectifs du SCOT.

**Evaluation situation 2013**

Tous les documents qui ont fait l'objet d'une révision ou d'une modification en ont profité pour faire évoluer leur règlement ; pour cinq PLU, la disposition reste à intégrer. En revanche, aucun PLU n'a modifié ses « emplacements réservés » de manière à garantir la mixité sociale demandée par le SCOT. Cela peut s'expliquer notamment par le fait que l'élaboration du PLH approuvé en 2012 a indirectement incité à repousser le travail, et aux révisions générales globales en cours.

**Perspectives 2015**

La perspective d'une compatibilité totale des règlements de PLU avec la disposition relative aux opérations supérieures à 5000m<sup>2</sup> de surface de plancher est envisageable. Certaines communes réfléchissent même à

baisser le seuil à 2000 ou 1000m<sup>2</sup>, afin qu'il soit plus rapidement opérant. A l'inverse, pour certaines communes dont les révisions générales « se font attendre » (en cours ou à lancer vers une grenellisation), la production de logements aidés via des emplacements réservés risque d'être mineure, voire d'entraîner des problèmes de traduction du PLH 2012-2018.

▪ **Extensions urbaines en dehors des pôles d'habitat**

**Evaluation situation 2009**

Plusieurs documents d'urbanisme locaux (POS ou PLU) prévoient des extensions en dehors des pôles d'habitat définis par le SCOT. Ceci s'explique parfois par la grande antériorité d'approbation de certains documents d'urbanisme par rapport à la période de définition de la stratégie du SCOT.

Ainsi, pour ces documents, les extensions sont mal positionnées, et - caractère aggravant - ne sont pas accompagnées d'orientations pour une meilleure organisation / définition des formes urbaines (densité) ni une meilleure structuration des hameaux. Résultat, la cohérence urbanisation/mobilité et l'optimisation de la consommation de l'espace ne sont pas satisfaisantes.

**Evaluation situation 2013**

La correction de ce point nécessite dans la grande majorité des cas de reprendre de manière générale la traduction de la politique de développement de l'urbanisation communale, en cohérence avec le SCOT. Cette réflexion implique quasiment toujours le lancement d'une révision générale du PLU. Or, on note qu'aucune commune n'a approuvé de révision générale entre 2009 et 2013. La situation est donc globalement la même qu'en 2009.

**Perspectives 2015**

Seuls deux PLU resteraient incompatibles sur ce point avec le SCOT, dans l'attente de l'approbation de leur révision générale. L'effort de positionnement des extensions d'urbanisation dans les pôles d'habitat doit alors être poursuivi.

### ▪ **Développement économique**

On distingue le développement économique général du développement commercial en particulier. La prescription majeure du SCOT pour ce thème fait appel à la notion de « double-zonage » pour bien distinguer les activités commerciales des activités industrielles et artisanales.

#### **Evaluation situation 2009**

Huit PLU sur douze ouvrent des surfaces à vocation d'activité, sans définition ni restriction quant aux types d'activités acceptés.

Deux risques existent donc :

- Un mélange des genres sur des zones avec des risques de conflits, notamment en matière de circulation (grand public pour les activités commerciales et économique pour les activités industrielles et commerciales).
- Un risque de diffusion des commerces et services qui pourrait aller à l'inverse de la dynamique de polarisation recherchée pour développer certaines fonctions urbaines.

En particulier, les orientations des PLU encadrent bien le développement de la ZAE Annemasse – Ville-La-Grand pour la priorité donnée aux activités industrielles et artisanales, alors que c'est moins vrai en ce qui concerne la zone Borly-Les-Erables.

#### **Evaluation situation 2013**

A l'instar du travail sur les extensions urbaines, la traduction des localisations préférentielles nécessite souvent la création de zonages adaptés, par le biais d'une révision générale, dont aucune n'a été approuvée entre 2009 et 2013 (hormis Gaillard). Les Zones d'Aménagement Commercial du DAC, « palier » entre les localisations préférentielles et les zonages PLU, n'ont pas encore été transcrites dans les documents communaux.

#### **Perspectives 2015**

Cette thématique devrait être plutôt bien transcrite à l'horizon 2015 grâce à l'approbation des révisions en cours. En effet, les obligations du SCOT devront être transcrites dans les PLU et ce malgré le fait que le DAC ait été annulé par le Tribunal Administratif.

### ▪ **Densification et renouvellement urbain qualitatif**

#### **Evaluation situation 2009**

Les documents d'urbanisme évalués en 2009 ne présentent pas

d'opposition à la notion de densité, notamment dans leur projet politique, mais l'ambition de mise en œuvre est moins manifeste et les outils d'urbanisme adéquats font défaut. Trois PLU présentent une somme de règles d'urbanisme qui semble contraindre l'exercice de densification : on peut citer entre autres les règles de recul par rapport à la limite séparative ou un COS pas toujours adapté. A l'inverse, les opérations d'aménagement qui concernent le cœur d'agglomération et certaines opérations d'aménagement en zones AU s'inscrivent bien dans l'esprit du SCOT. Enfin trois PLU présentent un risque d'incompatibilité handicapant spécifiquement les possibilités de réaliser de l'habitat intermédiaire au sens du SCOT.

#### **Evaluation situation 2013**

Les PLU ont apporté des modifications importantes aux règlements mais le travail sur la densification demeure délicat. Un seul document a apporté des corrections significatives à ses règles de construction.

#### **Perspectives 2015**

En termes de densification des espaces urbanisés, la majorité des documents d'urbanisme présente encore des risques d'incompatibilité. Un travail technique d'anticipation et de simulation semble nécessaire .

### ▪ **Préservation des espaces naturels**

#### **Evaluation situation 2009**

Les périmètres de protection définis dans le Document d'Orientations Générales sont globalement respectés et aucun secteur d'urbanisation n'y est prévu - hors exceptions très antérieures des documents d'urbanisme locaux. Les grands corridors écologiques y sont bien retranscrits dans des zones naturelles ou agricoles et sont préservés.

Les champs d'amélioration concernent principalement les extensions des urbanisations existantes admises dans ces espaces naturels, qui doivent reprendre et traduire les exceptions listées dans le SCOT ; ainsi que la protection des boisements et ripisylves des bords de l'Arve ou du Foron.

#### **Evaluation situation 2013**

Peu d'évolutions sur ce thème sont notées.

### **Perspectives 2015**

Une très grande majorité des PLU devraient être compatibles, notamment sur les aspects les plus importants de ce thème. Les quelques risques subsistant aujourd'hui devraient être éliminés après la déclinaison de la Trame Verte et Bleue du futur SCOT.

#### ▪ **Programmation de l'urbanisation**

##### **Evaluation situation 2009**

Le renforcement des bourgs et des centralités, orientation forte du SCOT 2007, est mis en avant par tous les documents d'urbanisme, mais on observe de grandes disparités au plan réglementaire.

En effet, même si le principe paraît admis par la grande majorité des PLU, plusieurs d'entre eux présentent des incohérences dans le détail de leurs mesures d'applications. Par exemple, certains documents d'urbanisme positionnent des secteurs périphériques comme constructibles immédiatement et avant les espaces de centralité desservis par les TC, ce qui est exactement l'inverse de ce qui doit être fait pour mettre en œuvre le principe affiché.

##### **Evaluation situation 2013**

Aucune évolution n'a été apportée (pas d'approbation de révision générale durant la période).

##### **Perspectives 2015**

Tous les PLU seront compatibles avec toutefois quelques risques encore à surveiller.

#### ▪ **Cônes de vue, coupures d'intérêt paysager**

##### **Evaluation situation 2009**

En général, les documents d'urbanisme locaux identifient bien les sensibilités paysagères de leur territoire et l'intérêt de leur préservation. Par contre, les outils pour encadrer le développement urbain ou veiller à son insertion paysagère ne sont pas toujours très bien définis : par exemple, plusieurs PLU mettent en œuvre des secteurs de protection du paysage mais ces secteurs ne sont pas accompagnés de prescription pour préserver les cônes de vue, pourtant souvent identifiés, et les perspectives paysagères.

Par ailleurs, les zones d'activités économiques font rarement l'objet de prescriptions paysagères.

### **Evaluation situation 2013**

Pas ou peu de changements ; les cônes de vue identifiés ne sont toujours pas protégés dans leur majorité.

### **Perspectives 2015**

Plusieurs PLU en cours de révision corrigent ce point important, mais sur les autres, beaucoup de risques d'incompatibilité demeurent. Le paysage constitue un thème sur lequel le SCOT devra innover pour améliorer sa capacité à être traduit dans les documents d'urbanisme locaux.

#### ▪ **Séquences et axes urbains**

##### **Evaluation situation 2014**

Les séquences les plus compatibles avec les orientations du DOG sont celles ayant subi peu de transformation par l'urbanisation : séquences naturelles boisées et agro-naturelles.

A l'inverse, on constate que la majorité des séquences d'activités n'ont pas encore pris en compte les orientations spécifiques du SCOT en 2014.

##### **Perspectives 2015**

Peu d'évolution à attendre en 2015. Avec les aménagements escomptés sur certaines séquences, l'amélioration sera visible après 2017.

#### ▪ **Espaces de représentation**

##### **Evaluation situation 2009**

Quelques espaces de représentation ont été aménagés avant 2008 ce qui leur confère de la qualité.

##### **Evaluation situation 2014**

Sur les treize espaces de représentation, six espaces ont fait l'objet d'une requalification et trois sont en devenir car leurs projets d'aménagement respectifs sont en cours.

##### **Perspectives 2015**

Les projets d'aménagements des trois espaces en devenir devraient se concrétiser après 2016.

## ▪ Assainissement

### **Evaluation situation 2009**

Le thème de l'assainissement (notamment la question de l'assainissement collectif) est traité par les PLU et POS mais la problématique du traitement des effluents collectés est trop souvent dissociée du développement urbain. Notamment, il n'est quasiment pas fait de lien entre le développement démographique et la capacité d'épuration nécessaire induite.

### **Evaluation situation 2013**

Quelques améliorations mais les relations entre développement et assainissement restent à approfondir.

### **Perspectives 2015**

Toujours trop peu d'amélioration pour un thème qui présente encore dans les PLU beaucoup de « risques d'incompatibilité » avec le SCOT.

## ▪ Qualité environnementale et intégration paysagère des habitations

### **Evaluation situation 2009**

La majorité des PLU comporte des dispositions réglementaires (dans l'article 11 notamment) qui rendent difficile voire impossible la mise en œuvre de la qualité environnementale de l'habitat et d'une architecture innovante. Il en est de même pour certaines orientations d'aménagement.

### **Evaluation situation 2013**

La situation a évolué dans le bon sens et les documents d'urbanisme s'ouvrent peu à peu aux nouvelles techniques et aux innovations. Aucun n'impose de seuil de performance énergétique, alors que cette opportunité est laissée par le législateur depuis le Grenelle 2.

### **Perspectives 2015**

La situation s'améliore encore mais sur le fond, le SCOT aura néanmoins intérêt à devenir plus « précis » car dans l'état actuel des choses, les quelques dispositions simples ne suffisent pas à assurer la qualité environnementale des constructions.

## ▪ Gestion des eaux pluviales

### **Evaluation situation 2009**

Les documents d'urbanisme s'intéressent assez peu à la gestion des eaux et quand ils définissent des mesures, elles sont le plus souvent incomplètes : par exemple, certains PLU exigent un traitement à la parcelle mais sans obligations de prétraitement du ruissellement des parkings pour les zones d'activités.

### **Evaluation situation 2013**

En général, les règlements ont été modifiés dans le bon sens et les prescriptions sont plus complètes et donc cohérentes avec le SCOT.

### **Perspectives 2015**

L'ensemble des documents devrait être compatible avec le SCOT et avec les règlements de l'Agglomération compétente.

## ▪ Entrées de territoire

### **Evaluation situation 2009**

En général, pas de transcription des orientations du SCOT dans les PLU d'où un risque d'incompatibilité fréquent.

Notamment, les orientations du SCOT concernant la gestion des séquences mixtes « habitat/activités » ne sont pas traitées.

De plus, en cas de traitement par la proposition de zonages différenciés N et A pour les séquences à caractère agro-naturel, les PLU ne précisent aucune limitation de construction au final, ce qui entraîne au mieux un risque d'incompatibilité avec le SCOT, au pire une incompatibilité.

### **Evaluation situation 2013**

La situation des PLU n'est toujours pas très satisfaisante sur ce point et la question est souvent traitée à moitié.

Par ailleurs, ceci expliquant peut-être cela, cette question de la gestion des entrées de territoire reste difficile à traiter car elle concurrence souvent :

- Des espaces publics et des espaces privés.
- Plusieurs communes, en séquence le long des voies ou de chaque côté de la rue.

### **Perspectives 2015**

La mixité des espaces étant assez généralisée sur le territoire -habitat / activités / agriculture / nature -, les PLU devraient aborder cette question de façon plus collective et sur un mode « projet » plutôt que



par le seul aspect réglementaire.

▪ **Mise en valeur grande trame verte**

**Evaluation situation 2009**

Le SCOT référence une grande trame verte, constituée de zones de protection agricoles ou naturelles, des pénétrantes vertes, de ripisylves le long de l'Arve et du Foron, des espaces verts urbains...

Les aspects les mieux traités dans les PLU sont :

- Les espaces agricoles et naturels identifiés dans le SCOT,
- Les pénétrantes vertes.

Pourtant, malgré une prise en compte assez générale, certains espaces urbains, voire certaines pénétrantes (sur les Bois de Rosses notamment) ne sont pas préservés ou pourraient être colmatés en partie par des urbanisations n'intégrant pas d'espaces verts collectifs, de circulations douces,...

Le défaut général est un manque de cohérence puisque le plus souvent, chacune des communes a conçu ses éléments de façon isolée, avec des effets notamment de discontinuités.

**Evaluation situation 2013**

L'évaluation n'identifie pas d'évolution notable entre 2009 et 2013 et l'intérêt d'une prochaine Trame Verte et Bleue, conçue comme un outil-projet plutôt que comme un simple outil de protection devrait permettre aux communes de reconstruire une cohérence qui fait défaut jusqu'à aujourd'hui.

**Perspectives 2015**

L'ensemble des PLU, une fois révisés, devrait traduire conformément au SCOT ce principe de grande trame verte.

▪ **Transition entre espaces d'activités et zones habitat**

**Evaluation situation 2009**

En règle générale les orientations du SCOT pour mieux gérer les séquences mixtes « habitat-activités » ne sont pas reprises par les documents d'urbanisme des communes avec zones d'activités.

**Evaluation situation 2013**

Il est vrai qu'il existe relativement peu de cas mais pour les communes concernées, le mélange des genres reste bien souvent la règle. Cette observation est corrélée à celle des « entrées de territoires ».

**Perspectives 2015**

Seul un PLU n'a pas encore envisagé d'amélioration sur ce point.

▪ **Préservation des espaces agricoles**

**Evaluation situation 2009**

L'ensemble des documents d'urbanisme locaux affiche une volonté forte dans ce domaine.

Les périmètres de protection de terres agricoles identifiées par le SCOT sont bien relayés par les PLU et se traduisent par un zonage A et parfois N.

Les documents sont aussi très majoritairement compatibles.

**Evaluation situation 2013**

L'évaluation n'a pas observé d'amélioration pour les quelques PLU incompatibles ou comportant un risque d'incompatibilité.

**Perspectives 2015**

A l'horizon 2015, les 12 PLU ne présenteraient aucune incompatibilité manifeste ; un seul PLU présentera un risque d'incompatibilité.

► **Vision d'ensemble de l'évaluation de l'évolution de la compatibilité des PLU**

- Pour compléter l'analyse détaillée thème par thème, il est utile de mettre en perspectives et dans une logique d'ensemble, multi-thèmes, l'évolution de la compatibilité des PLU des Communes d'Annemasse Agglomération.
- Pour cela, l'évaluation a recours à trois graphiques, obtenus selon les classements des avis émis lors des observations réalisées aux périodes d'évaluation suivantes : documents d'urbanisme en vigueur en 2009 ; documents d'urbanisme en vigueur en 2013 ; révisions en cours en 2014 (perspectives).




Ainsi chacun des thèmes des PLU a été observé, analysé et « classé » dans une des catégories suivantes :

- Compatibilité PLU / SCOT
- Incompatibilité manifeste du PLU vis-à-vis du SCOT
- Risque d'incompatibilité du PLU vis-à-vis du SCOT

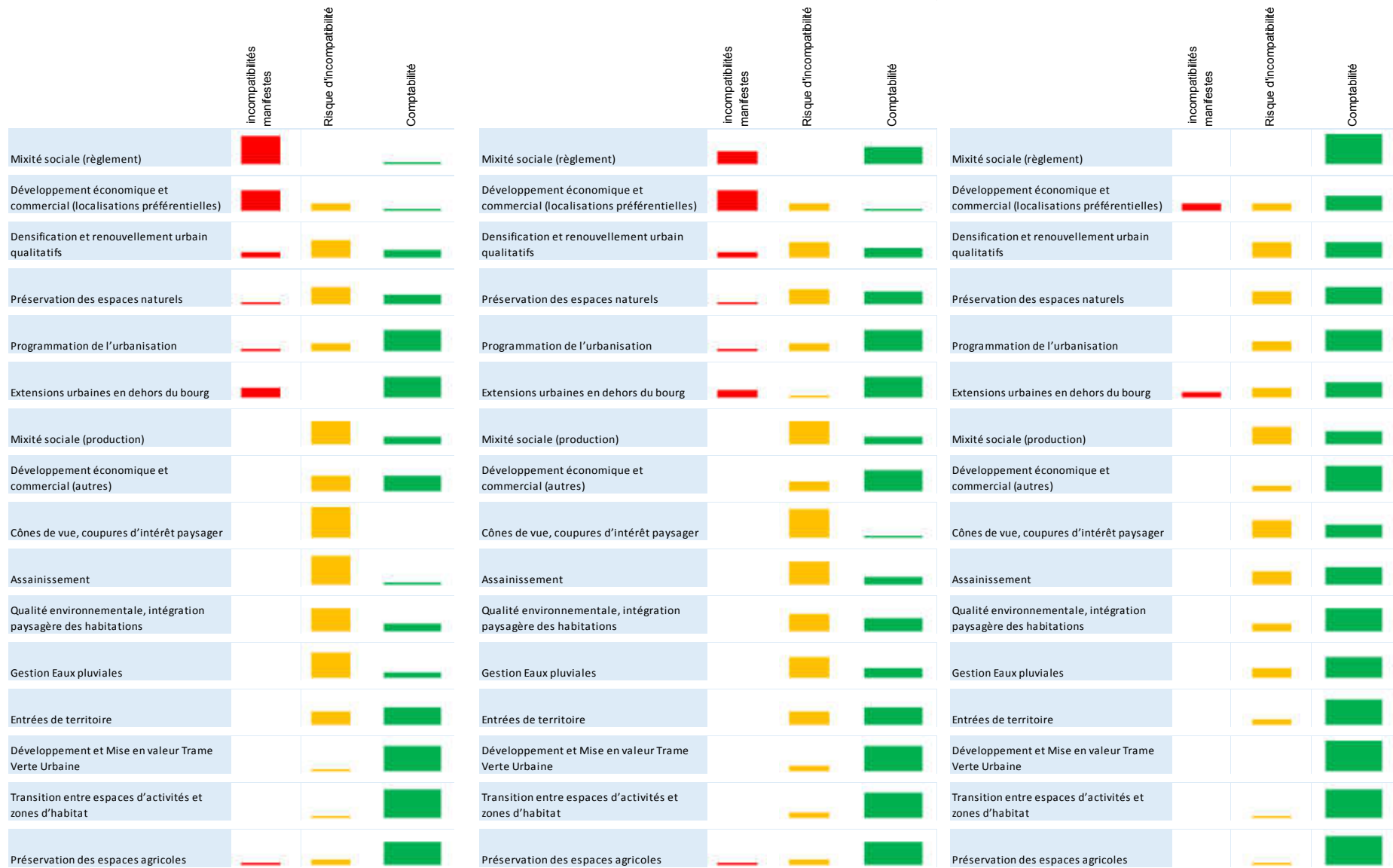
Les graphiques qui suivent représentent pour chaque période le nombre des PLU classés dans chacune des catégories dans chacune des thématiques considérées.

Un code couleur permet de distinguer la nature du classement.

L'importance (hauteur des rectangles) varie selon le nombre de PLU considérés.

	Incompatibilité manifeste
	Risque d'incompatibilité
	Compatibilité

## EVOLUTION DU NIVEAU DE COMPATIBILITE PAR THEME



2015) **PLU en VIGUEUR EN 2009**

**PLU EN VIGUEUR EN 2014**

**PLU EN COURS DE REVISION EN 2014 (HORIZON**

Les incompatibilités manifestes ont diminué de façon notable entre 2009 et 2013 et devraient quasiment disparaître en 2015 ; cette accélération s'explique facilement. L'évaluation de 2009 a eu lieu seulement 18 mois après la mise en vigueur du SCOT (2007). Certaines révisions générales de PLU n'avaient pas été engagées et, vu la durée moyenne d'une révision générale, l'ensemble des travaux d'amélioration ne pouvait pas aboutir en 2009.

A l'inverse, les compatibilités se sont très fortement généralisées, avec toutefois deux domaines pour lesquels la cohérence reste assez faible :

- « L'assainissement » pour lequel aucun PLU n'était manifestement incompatible en 2009 mais qui présentait par manque de précisions de nombreux risques. Ces imprécisions restent pour la plupart à corriger.
- « Les cônes de vue et les coupures d'intérêt paysager », pour lesquels :
  - le risque d'incompatibilité a diminué au profit d'une plus forte compatibilité,
  - Le risque d'incompatibilité demeure simultanément significatif, notamment en raison d'une faiblesse des déclinaisons et précisions réglementaires.

Les risques d'incompatibilité ont beaucoup moins diminué que les incompatibilités manifestes ce qui paraît assez logique pour deux raisons :

- la pression réglementaire a été moins forte pour ces besoins d'amélioration : la règle SCOT n'est pas transgressée mais ne sera pas forcément bien appliquée ;
- gommer ces risques représente parfois un travail complémentaire significatif voire un changement de regard important sur la pratique de l'urbanisation.

#### **Conclusion intermédiaire sur la déclinaison du SCOT par les PLU**

Les documents d'urbanisme intègrent peu à peu les orientations du SCOT de 2007 et même si l'on pourrait attendre ces améliorations plus vite, la compatibilité générale avance plutôt bien.

Plusieurs thèmes méritent encore des efforts de rattrapage :

La mixité sociale a beaucoup progressé sur le plan réglementaire mais la traduction opérationnelle de l'ambition doit maintenant se généraliser.

Même chose pour le développement économique et commercial.

Au plan des extensions urbaines en dehors des bourgs, deux communes sur trois dont le PLU était manifestement incompatible en 2009 sont devenues compatibles.

D'autres thèmes pourraient trouver au sein du futur SCOT les outils et arguments pour mieux décliner ses orientations :

Le paysage, vis à vis duquel l'urbanisme ne trouve pas immédiatement les outils adaptés au mélange des espaces publics /espaces privés, avec lesquels les logiques communales se marient de part et d'autre d'une même rue... la loi ALUR veut remplacer la notion de protection paysagère par la notion de promotion de la qualité paysagère mais ne précise pas encore quels outils permettront d'y parvenir ;

Le SCOT Grenelle + ALUR pourra utilement servir la densification et le renouvellement urbain, avec de nouveaux outils plus précis et plus prescriptifs ;

Les derniers risques en matière de préservation des espaces naturels devraient être gommés ;

L'intégration paysagère et la qualité environnementale de l'habitat mérite un réel dépoussiérage des règles d'urbanisme traditionnelles ;

Les entrées de territoire et l'urbanisation des séquences d'occupation le long des voies routières méritent une approche intercommunale que le SCOT peut cadrer mais qui pose le problème d'une déclinaison cohérente à l'échelle des PLU ;

Enfin la grande trame verte dont parle le SCOT de 2007 trouvera avantage à muter vers une Trame Verte et Bleue, déclinaison d'un projet environnemental d'agglomération dont certains éléments structurants se mettent déjà en place. Il restera le niveau communal des prescriptions d'urbanisme à harmoniser et à rendre efficace.



### **III. EVALUATION DES BESOINS DE LA GRENELLISATION DU SCOT ET PRISE EN COMPTE DE LA LOI ALUR**

### III.1 Introduction

**Les SCOT ont été créés par la loi SRU du 13 décembre 2000** avec la vocation de remplacer progressivement les schémas directeurs (SD) issus de la loi du 7 janvier 1983 qui prenaient eux-mêmes la suite des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) créés par la loi d'orientation foncière du 30 décembre 1967. **Les SCOT sont donc les héritiers d'une préoccupation déjà ancienne de planification stratégique à l'échelle de territoires multi-communaux.**

Après le décret du 27 mars 2001, la loi SRU est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2001 s'agissant des SCOT. Dans les années qui ont suivi, **les dispositions relatives aux SCOT ont fait l'objet de diverses évolutions.** Ce fut notamment le cas avec les décrets du 9 juin 2004 (PADD), du 27 mai 2005 (évaluation environnementale), du 22 décembre 2006 (urbanisme de montagne) ou du 8 novembre 2007 (schéma de mise en valeur de la mer).

**Le régime des SCOT n'était donc en vigueur que depuis à peine dix années lorsque la loi Grenelle II l'a modifié.** Les premiers SCOT ayant été approuvés au mieux en 2004 ou 2005, il est peu de dire qu'au cours des travaux parlementaires précédant l'adoption de la loi Grenelle II - entre janvier 2009, date du dépôt du projet de loi au Sénat, et juin 2010, date d'adoption définitive de la loi - personne n'avait vraiment le recul nécessaire pour apprécier effectivement leurs effets, compte tenu du « temps de l'aménagement du territoire ».

Il n'en a pas moins paru nécessaire d'adopter **une réforme du régime des SCOT** pour transcrire un certain nombre de souhaits et de propositions exprimés lors des débats du Grenelle de l'environnement.

Enfin la récente Loi ALUR a renforcé un certain nombre de dispositions dont certaines sont applicables dès aujourd'hui et d'autres dans un avenir proche.

#### → UN CHANGEMENT DE REGARD / DE L'URBANISME A L'AMENAGEMENT

La définition de la notion d'aménagement est centrale, comparable à un fil rouge qui va parcourir tout Schéma de Cohérence Territoriale. L'urbanisme est la discipline qui traite de la localisation et des règles d'implantation des activités humaines de toute nature et de tous

usages. L'aménagement entendu comme ci-dessus est la discipline –et la politique- qui embrasse dans un seul mouvement le devenir des différents espaces d'un territoire, des établissements humains à l'ensemble des milieux et biotopes de l'ensemble du monde vivant ; ce qui va plus loin !

C'est en ce sens que l'on peut parler de cohérence.

Deux domaines illustrent ce propos et constituent une grande partie - l'essentiel - du contenu matériel supplémentaire des Schémas de Cohérence Territoriale Grenelle 2 et ALUR :

- l'environnement, plus seulement considéré de manière « surfacique » au travers des espaces naturels, forestiers et agricoles mais également sous l'angle « fonctionnel » à partir de l'analyse de la biodiversité, de toutes les ressources naturelles, de l'énergie, des pressions et pollutions et des aléas et des risques ;
- la localisation des équipements commerciaux au regard précisément « des exigences de l'aménagement du territoire notamment en matière de revitalisation des centres villes, de cohérence entre équipements commerciaux et desserte en transports notamment collectifs, (...) de consommation économe de l'espace et de protection de l'environnement des paysages, de l'architecture et du patrimoine bâti ».

Un document d'aménagement commercial a été élaboré en 2011 et ses objectifs et orientations pourront être repris dans le futur SCOT, dans le cadre défini par les lois ALUR et PINEL.

Le renforcement de la dimension environnementale constituera l'un des enjeux à relever pour la révision future du schéma de cohérence territoriale d'Annemasse Agglo. Par la notion de « **cadre naturel, agricole et urbain** », puis par des « **orientations spatialisées ou non spatialisées pour la protection d'ensemble à dominante naturelle et/ou agricole** » et la définition de « **coupures non bâties d'intérêt paysager supérieur** » comme limites aux développements urbains, **le SCOT avait mis en avant les valeurs paysagères et environnementales. Il devra les renforcer encore grâce à la réalisation d'un projet de trame verte et bleue** ; ce qui s'accompagnera nécessairement d'une substantielle modification de la structure et du contenu du document.

La **lutte contre l'étalement urbain par la densification** constitue l'un des objectifs de la loi ALUR qui conforte le Grenelle de façon importante sur ce point. Ainsi, la consommation de l'espace devrait être mieux encadrée par les documents de planification, avec notamment des règles concernant :

- l'identification des capacités de densification
- la fixation d'objectifs chiffrés de consommation d'espace
- l'ouverture à l'urbanisation des zones 2AU de plus de 9 ans par révision du PLU
- l'avis conforme de la CDCEA sur les délibérations du conseil municipal prévoyant une dérogation au principe d'urbanisation limitée dans les communes en RNU...

## III.2 Les évolutions juridiques

### → GRENELLE ET LOI ALUR, CONSEQUENCES POUR L'ELABORATION DES SCOT

La loi Grenelle II et la loi ALUR sont l'expression législative de grandes ambitions nationales en matière d'aménagement et de développement durables du territoire qui doivent trouver leurs transcriptions dans les SCOT.

#### ▪ La « presque obligation » d'élaboration des SCOT

Après une courte période de transition (2011-2013) l'incitation à la **généralisation des SCOT** concerne aujourd'hui tout le territoire, soit à partir de 2013, tous les territoires proches des agglomérations de plus de 15 000 habitants et à partir de 2017, toutes les communes françaises.

L'incitation à l'élaboration des SCOT prend essentiellement la forme d'une interdiction d'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation en l'absence d'un SCOT (principe de la constructibilité limitée). Cette interdiction a été renforcée fortement par la loi ALUR : en effet, l'absence de SCOT rend difficile une révision des PLU (sous condition « Grenelle » d'une règle d'exception accordée par le Préfet) alors que simultanément, la loi ALUR impose de déclasser les zones 2AU qui ne remplissent pas certaines conditions (voir détail des conditions ci-

dessous).

Pour mémoire, on peut rappeler que dans le même temps les PLU doivent être eux aussi « grenellisés » pour le 1<sup>er</sup> janvier 2017.

#### ▪ Les évolutions sur le contenu du dossier de SCOT

Les lois Grenelle et ALUR comportent **d'incontestables enrichissements**.

Le champ des politiques publiques d'aménagement auxquelles le PADD du SCOT a désormais vocation à fixer des objectifs a été sensiblement élargi avec d'une part des thèmes concernés par le Grenelle, d'autre part par des thèmes concernés par le Grenelle et par la loi ALUR, qui conforte ou qui modifie les obligations ou préconisations réglementaires :

Thèmes Grenelle	Thèmes Grenelle confortés ou modifiés ALUR
• Tourisme et culture	• Aménagement commercial
• Communications numériques	• Lutte contre l'étalement urbain
• Transports et déplacements	• Protection et mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers
• Energies et gaz et effet de serre notamment vis-à-vis des déplacements	• Préservation des ressources naturelles
• Eau	• Préservation et remise en bon état des continuités écologiques
	• Logements

► **Thèmes « GRENELLE »**

Trois thèmes ont été traités principalement par le Grenelle :

**Le Tourisme et la Culture**

Caractère obligatoire ou optionnel	Dispositions GRENELLE
Dispositions réglementaires obligatoires	Le PADD doit prévoir les capacités de construction et/ou de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction des besoins présents et futurs en matière d'activités touristiques, culturelles,...

On constate très clairement que le SCOT doit évoquer les notions de tourisme et de culture mais ne peut pas énoncer beaucoup de choses précises, sauf dans les cas très concrets d'Unité Touristique Nouvelle (UTN).

**Les Communications numériques**

Caractère obligatoire ou optionnel	Dispositions GRENELLE
Dispositions réglementaires obligatoires	Le Développement des communications numériques doit être un objectif déclaré d'un PADD Grenelle
	Obligation de prise en compte pour grands sites d'activités, grands sites résidentiels, ....
Dispositions réglementaires optionnelles	Le DOO Grenelle reste largement optionnel sur la thématique « communications numériques »

Les communications numériques se voient dotées d'un caractère stratégique auquel nul SCOT ne peut échapper. Pour autant, la loi ne précise pas comment s'y prendre et ne va pas plus loin qu'une obligation d'engagement général de principe.

**Les transports et déplacements**

L'un des objectifs du Grenelle est la nécessité de créer un lien entre densité urbaine et desserte par les transports collectifs.

L'évolution conceptuelle est significative : les documents d'urbanisme ne doivent plus permettre de « maîtriser » la circulation automobile mais au contraire doivent s'engager pour « diminuer les obligations (besoins) de déplacements » et simultanément développer les transports collectifs :

Caractère obligatoire ou optionnel	Dispositions GRENELLE
Dispositions réglementaires obligatoires	Le PADD fixe les objectifs des transports et des déplacements (avec limite de la distribution des compétences)
	Le PADD précise les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par TC ainsi que celles permettant le désenclavement
	Le DOO définit les grandes orientations de la politique des transports et précise les conditions : obligations minimales/maximales de réalisation d'aires de stationnement (→ PLU)
Dispositions réglementaires optionnelles	La structure porteuse du SCOT peut se constituer Autorité Organisatrice de Transports Urbains en prenant la compétence correspondante
	Possibilité de conditionner l'ouverture de nouveaux secteurs à l'urbanisation à la desserte en transports collectifs

La capacité d'une structure porteuse du SCOT (Syndicat Mixte, Communauté d'Agglomération, ...) de se constituer « Autorité organisatrice de Transports Urbains » en prenant la compétence correspondante renforce la crédibilité de l'objectif de cohérence entre les réseaux de transports collectifs et l'armature urbaine.



La loi ALUR renforce l'approche qualitative des déplacements effectuée dans les SCOT depuis le Grenelle. Les documents qui n'auraient pas intégré une telle approche disposent d'un délai raisonnable pour se mettre en conformité avec ces nouvelles dispositions.

► **Thème « Grenelle » et ALUR**

Les autres thèmes ont été traités par le Grenelle et par la Loi ALUR.

**L'aménagement Commercial**

C'est un domaine nouveau, introduit à l'origine par la loi LME qui créa le DAC (ou DACOM) en 2008, rattaché au SCOT par le Grenelle 1 qui l'y intègre :

Caractère obligatoire ou optionnel	Dispositions nouvelles « Grenelle »	Modifications ou nouveautés ALUR
<b>Dispositions réglementaires obligatoires</b>	Le PADD fixe les objectifs politiques en matière d'implantations commerciales	La localisation des « drive » est soumise à autorisation d'exploitation commerciale.  Pour lutter contre les friches, la loi ALUR crée, pour les porteurs de projets d'équipements commerciaux, une obligation d'organiser la remise en état du site occupé précédemment. Le plafond de la superficie du parking est divisé par deux et pourra ainsi représenter au maximum les trois quarts de la surface du bâti (possibilités de modulation pour tenir compte des circonstances locales).
	Le DOO précise les localisations préférentielles en fonction des besoins d'aménagement du territoire (revitalisation des centres, cohérence avec l'armature urbaine et les transports collectifs).	

	Le DOO comprend un Document d'Aménagement Commercial (il délimite les secteurs d'accueil des activités commerciales) dont les ZACOM (Zones d'Aménagement Commercial)	Le Document d'Aménagement Commercial n'existe plus (article 129).  C'est le DOO qui précise les orientations relatives à l'équipement commercial et artisanal (localisations préférentielles /objectifs de revitalisation des centres-villes, de maintien d'une offre diversifiée de proximité, de cohérence entre la localisation des équipements commerciaux et la maîtrise des flux, de consommation économe de l'espace ; les ZACOM sont supprimées.
<b>Dispositions réglementaires optionnelles</b>	Le DAC doit être produit sur base d'un diagnostic	Les « drive » peuvent être implantés au sein des zones urbanisées, dans les zones commerciales existantes, à proximité des lieux de vie et d'activités habituellement fréquentés par les consommateurs.
	Subordination des implantations au respect de conditions d'aménagement du territoire (TC, livraisons, stationnement, ...)	
	Dans les zones d'aménagement commercial que le DOO aura l'obligation d'identifier, possibilité d'imposer aux équipements commerciaux significatifs des conditions de desserte par les transports collectifs.	

Note : la loi PINEL du 18 juin 2014 réintroduit la faculté d'intégrer un Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC) au SCOT.

### Synthèse thématique

Le rôle du SCOT, comme document de référence de l'aménagement commercial, est renforcé. Le DAC devient un DAAC facultatif, et les SCOT doivent comprendre un document d'orientation et d'objectifs précisant les orientations relatives à l'équipement commercial et artisanal, et définissant la localisation préférentielle des commerces en tenant compte des objectifs de revitalisation des centres villes et de maintien d'une offre commerciale diversifiée de proximité.

**Le SCOT doit définir les conditions d'implantation des commerces en privilégiant la consommation économe de l'espace, notamment en entrée de ville et l'utilisation prioritaire des surfaces commerciales vacantes (entrée en vigueur 1er janvier 2016).**

### L'eau

La thématique Eau n'est pas à proprement parler une « thématique grenelle ». Le besoin de renforcement de cette thématique découle des évolutions réglementaires nationales et européennes ainsi que de l'évolution des documents référents que sont les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) ; ces derniers comportant dorénavant un volet relatif à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme.

Ainsi Le SCOT traite le sujet de l'eau principalement en reprenant à son compte les textes et documents d'échelle supérieure comme la Directive Européenne et les SDAGE et SAGE quand ils existent.

Caractère obligatoire ou optionnel	Dispositions nouvelles « Grenelle »	Modifications ou nouveautés ALUR
Dispositions réglementaires obligatoires	Compatibilité avec les SDAGE et SAGE	Compatibilité des SCOT avec les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les SDAGE ; avec les objectifs de protection définis par les SAGE ; et les objectifs de gestion des risques d'inondation.
	Justifications de la disponibilité et capacité de mobilisation d'eau potable et de traitement des eaux usées en cohérence avec les objectifs de développement	
Dispositions réglementaires optionnelles	Intégration d'objectifs de développement des capacités d'épuration et de desserte d'eau potable (PLU)	
	Objectif de récupération d'eau de pluie (PLU)	
	Objectif de taux d'imperméabilisation des sols (PLU)	

La cohérence entre la ressource en eau et l'ambition de développement existait par principe dans la loi SRU mais le Grenelle apporte la nécessité d'une justification claire de cette cohérence. Il convient donc dans le futur SCOT de renforcer la prise en charge de cette thématique.

La loi ALUR n'apporte pas de modification substantielle vis-à-vis de la thématique Eau (pour sa partie concernant la planification stratégique et se limite à « appuyer » l'obligation de compatibilité des SCOT avec :

- les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux ;
- les objectifs de protection définis par les schémas d'aménagement et de gestion des eaux ;
- les objectifs de gestion des risques d'inondation définis par les plans de gestion des risques d'inondation pris en application de l'article L. 566-7 du code de l'environnement, ainsi qu'avec les orientations fondamentales et les dispositions de ces plans définies en application des 1° et 3° du même article L. 566-7, lorsque ces plans sont approuvés.

### La préservation de la biodiversité

La préservation de la biodiversité constitue l'un des quatre objectifs majeurs du Grenelle :

Caractère obligatoire ou optionnel	Dispositions nouvelles « Grenelle »	Modifications ou nouveautés ALUR
<b>Dispositions réglementaires obligatoires</b>	Définition des continuités écologiques structurantes, traduites au moyen d'une Trame Verte et Bleue (TVB) composée de réservoirs de biodiversité et de corridors écologiques. Des prescriptions d'urbanisme permettent d'atteindre des objectifs de préservation voire de reconstitution de ses composantes.	
	Prise en compte du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) dans les documents de planification (SCOT, PLU, cartes communales) et dans les projets d'aménagement	
<b>Dispositions réglementaires optionnelles</b>	Identification de mesures d'intégration et de préservation des composantes de la TVB au sein des documents de niveau inférieur au SCOT.	Clarification du règlement du PLU et autres mesures de densification : « Des règles peuvent, en outre, imposer une part minimale de surfaces non imperméabilisées ou éco-aménageables, éventuellement pondérées en fonction de leur nature, afin de contribuer au maintien de la biodiversité et de la nature en ville »...
	Identification de mesures de compensations spécifiques relatives aux composantes de la TVB.	
	Identification des activités compatibles ou interdites dans les réservoirs.	

La grande évolution du Grenelle de l'environnement consiste à passer d'une approche patrimoniale, basée sur la préservation d'espaces et de milieux essentiellement remarquables, à une approche fonctionnelle basée quant à elle sur la préservation des écosystèmes dans leur ensemble. Cette notion de préservation des écosystèmes passe par celle des continuités écologiques, qui peuvent être considérées comme l'ensemble des milieux d'un territoire qui participent au bon fonctionnement de ses écosystèmes.

Cela sous-entend qu'il ne faut donc plus « simplement » protéger des espaces mais aménager différemment, en identifiant les milieux qui participent à la pérennité des écosystèmes, mais aussi en « triant » les types d'activités qui leurs sont compatibles ou incompatibles. Ces espaces ne seront pas forcément des espaces remarquables. Il peut s'agir d'espaces ordinaires, agricoles, voire dans certains cas, d'espaces urbains non artificialisés.

Afin de répondre pleinement à cet enjeu le législateur demande de créer un projet de protection des continuités écologiques appelé « projet de Trame verte et Bleue » au sein des documents d'urbanisme. Ces trames sont composées de différents espaces. On retrouve, tel que le précise le code de l'environnement, des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques :

Le projet de TVB peut recouper d'autres problématiques territoriales : préservation de la ressource en eau, paysage, risque naturel, maintien de l'activité agricole...

Le seul apport d'ALUR consiste, outre la précision « notamment en matière de biodiversité » apporté au mot « environnement » au 2<sup>ème</sup> alinéa de l'article L. 123-1-2 en la possibilité offerte aux PLU de définir une part minimale de non imperméabilisation ou d'éco-aménagement des parcelles à urbaniser.

### La consommation de l'espace

La limitation de la consommation de l'espace constitue l'un des premiers objectifs des deux lois : le rapport de présentation doit désormais, au titre du diagnostic territorial, analyser la consommation foncière au cours de la décennie passée et justifier des objectifs chiffrés de limitation de cette consommation.

Caractère obligatoire ou optionnel	Dispositions nouvelles « Grenelle »
<b>Dispositions réglementaires obligatoires</b>	Le rapport de présentation (partie « état Initial » et « diagnostic ») établit le bilan des surfaces occupées depuis 10 années en identifiant les vocations d'origine (naturelle ou agricole) et justifie les objectifs de limitation.
	Le DOO arrête des objectifs chiffrés de consommation de l'espace inférieure à celle que le territoire a connu ces dix dernières années.
<b>Dispositions réglementaires optionnelles</b>	Les centralités et différentes polarités du territoire peuvent être mieux identifiées et hiérarchisées et la consommation foncière peut être justifiée en fonction des objectifs de logements définis selon des objectifs de construction urbaine.
	Identification d'un seuil de densité minimum à proximité des points d'accès au réseau des transports collectifs.
	Ventilation des objectifs par secteur géographique (échelle de précision).

La Loi ALUR précise cet objectif d'une consommation économe de l'espace par l'ambition de « **donner un coup d'arrêt à l'artificialisation des sols** », traduite par :

<b>Favoriser le reclassement en zones naturelles des anciennes zones à urbaniser</b>	<p>La loi ALUR impose deux nouvelles dispositions concernant les zonages dans les PLU.</p> <p>La modification d'un PLU pour urbaniser une zone 2AU doit être justifiée par une délibération motivée sur l'impossibilité de construction dans le tissu urbain (zones U) ;</p> <p>les zones classées 2AU qui n'auront fait l'objet d'aucun projet d'aménagement ou d'acquisition foncière au bout de 9 ans seront considérées comme zones naturelles ou agricoles. Elles ne pourront plus être ouvertes à l'urbanisation, sauf à engager une procédure de révision du PLU.</p>
<b>Lutter contre le mitage et protéger les espaces agricoles et naturels</b>	<p>Le champ d'intervention des CDCEA est élargi :</p> <p>Dans les communes non couvertes par un document d'urbanisme, la règle d'inconstructibilité est plus encadrée. A titre exceptionnel, des constructions ou installations sont possibles à la condition d'être justifiées par un intérêt pour la commune (exemple : maintien de la population) et à condition de ne porter atteinte ni à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages, à la salubrité et à la sécurité publique, ni entraîner un surcroît important de dépenses publiques. L'avis conforme de la CDCEA sera requis. Pour les communes couvertes par un PLU, la possibilité d'utiliser le « pastillage » devient exceptionnelle ; ces « pastilles » seront désormais délimitées avec l'accord du préfet et après avis de la CDCEA.</p> <p>Dans les zones agricoles, les bâtiments agricoles d'intérêt architectural ou patrimonial peuvent faire l'objet d'un changement de destination et d'une extension limitée, sous conditions qu'ils ne compromettent pas l'exploitation et après avis conforme de la CDCEA.</p> <p>Dans les zones naturelles, les autorisations de travaux peuvent être soumises à l'avis conforme de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites.</p>
<b>Permettre la densification des quartiers pavillonnaires</b>	<p>Dans les zones tendues, les quartiers pavillonnaires, très peu denses, constituent un gisement de foncier qu'il convient d'exploiter pour construire des logements, tout en contribuant au renouvellement urbain de ces quartiers et en optimisant les équipements existants.</p>



## L'urbanisme

Le Grenelle a induit un véritable changement de regard pour les SCOT.

Caractère obligatoire ou optionnel	Dispositions nouvelles
<b>Dispositions réglementaires obligatoires</b>	Le DOO définit les objectifs et principes de la politique d'urbanisme et d'aménagement. Il détermine les conditions d'un développement équilibré dans l'espace rural entre l'habitat, l'activité économique et artisanale, et la préservation des sites naturels, agricoles et forestiers.
	Il précise les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs.
	Le DOO définit l'objectif et le principe de la politique de l'habitat, au regard notamment de la mixité sociale en matière de production de logements, en prenant en compte l'évolution démographique et économique et les projets d'équipements et de desserte et transports collectifs.
	Il précise les objectifs de la politique d'amélioration et de la réhabilitation du parc de logements existant public ou privé.
<b>Dispositions réglementaires optionnelles</b>	Possibilité de répartition géographique de l'offre de logements ou de la limitation de la consommation foncière.
	Possibilité de conditionner l'ouverture de nouveaux secteurs à l'urbanisation à l'utilisation préalable des possibilités en secteurs urbanisés, à la réalisation d'une étude d'impact ou d'une étude de densification, à la desserte en transports collectifs, au respect de critères de performance énergétique ou de qualité renforcée d'infrastructures et réseaux de communication numérique.
	Dans un souci d'économie foncière, possibilité d'imposer, dans des secteurs géographiques délimités, d'une part une densité minimale et, plus généralement, des normes minimales (hauteur, emprise...) que les règles des PLU devraient garantir (passé deux ans, faute de les garantir, les règles des PLU s'effaceraient au profit des normes du SCOT), ou d'autre part une densité minimale de construction à proximité des transports collectifs.
	En l'absence de PLU intercommunal comportant des orientations en matière de déplacements urbains, possibilité de fixer des normes minimales ou maximales de stationnement des véhicules motorisés et des obligations minimales de stationnement des véhicules non motorisés.
	Possibilité de comporter des règles locales d'urbanisme applicables dans les communes sans PLU et opposables aux autorisations d'urbanisme.

**En matière d'urbanisme, l'objectif ALUR est de moderniser les règles**, pour mettre à la disposition des élus les moyens d'élaborer des plans locaux d'urbanisme sur le périmètre des intercommunalités (non obligatoire dans un 1<sup>er</sup> temps), afin de construire les logements là où ils sont le plus utiles.

L'ambition de la loi ALUR est de répondre à la crise du logement – besoin estimé à 500 000 nouveaux logements par an sur le territoire national d'ici à 2017 - en construisant plus et mieux, tout en préservant les espaces naturels et agricoles qui ne doivent plus constituer une variable d'ajustement de l'urbanisation et du développement territorial.

Il faut donc construire plus, mais pas n'importe où.

Ce besoin de régulation suppose plusieurs thématiques d'intervention dans le cadre de la **transition écologique des territoires** engagée par le Grenelle de l'environnement. Pour cela, la loi définit le cadre juridique d'une ville plus dense et moins consommatrice d'espace et modernise les documents d'urbanisme pour encourager la densification et limiter l'artificialisation des sols :

*Densifier en zone urbaine (construire là où sont les besoins)*

<b>Rapport de présentation du SCOT – Identification des capacités de densification</b>	Le SCOT doit déterminer la capacité de densification des espaces urbains : « Il identifie, en prenant en compte la qualité des paysages et du patrimoine architectural, les espaces dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent analyser les capacités de densification et de mutation ».
<b>Moderniser le droit de préemption pour mobiliser des gisements fonciers</b>	L'exercice du droit de préemption par le préfet est renforcé dans les communes en retard par rapport à leurs obligations de construction de logements sociaux. Les modalités de mise en œuvre du droit de préemption sont sécurisées (+ informations sur le bien et possibilité de visite) pour les intercommunalités qui ont la possibilité de se doter d'une ZAD.

*Lutter contre l'étalement urbain*

<b>Supprimer les Pos et incitation au PLU</b>	<p>Pour encourager les collectivités à se doter d'un plan local d'urbanisme (PLU), la loi ALUR met fin aux plans d'occupation des sols (POS).</p> <p>La loi précise qu'en l'absence de transformation en PLU au 31 décembre 2015, le POS devient caduc et le territoire qu'il couvre se voit appliquer le règlement national d'urbanisme (RNU).</p>
<b>Suppression des schémas de secteur</b>	<p>Les schémas de secteurs (possibilité SCOT) sont supprimés.</p>
<b>Renforcement des cartes communales</b>	<p>Annexion obligatoire des Servitudes d'Utilité Publique</p> <p>Extension du champ d'application de l'évaluation environnementale aux cartes communales</p>

La Loi ALUR fournit également de nouveaux outils en matière d'ingénierie et dans des domaines techniques plus particuliers (traitement des pollutions notamment) :

<b>Renforcer l'ingénierie foncière</b>	<p>La loi ALUR encourage l'ensemble des territoires à se doter d'établissements publics fonciers (EPF) d'État ou locaux afin de favoriser la mise à disposition d'une ingénierie performante et la mobilisation d'une ressource fiscale mutualisée et dédiée ; la loi définit pour les EPF locaux des missions et objectifs similaires à ceux des EPF d'État, afin d'inscrire leur action au service de la production de logements, de la lutte contre l'étalement urbain et de la promotion du développement durable.</p>
<b>Renforcer la loi pour mieux traiter les sols pollués</b>	<p>La loi ALUR comprend les dispositions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• améliorer l'information des populations sur la pollution des sols et prévenir de l'apparition des risques sanitaires qui y sont liés ;</li> <li>• encourager l'engagement des acteurs publics et privés dans le redéploiement des friches industrielles vers un usage résidentiel dans le respect du principe pollueur-payeur ;</li> <li>• opérer une clarification des responsabilités des acteurs et établir un cadre sécurisé propice à la réhabilitation des friches, dans le respect du principe pollueur-payeur, alors que l'incertitude des règles actuelles paralyse les acteurs du secteur n'ayant pas l'expérience de la gestion des sites pollués ;</li> </ul>

## → SYNTHÈSE

La Loi ALUR engage véritablement une modernisation des documents de planification à l'échelle communale et intercommunale, et renforce la couverture du territoire par les schémas de cohérence territoriale.

### ***Hiérarchie des normes***

La loi ALUR clarifie nettement la hiérarchie des normes dans les documents d'urbanisme : au final, le SCOT sera chargé de la compatibilité voire conformité avec plus de documents de rang supérieur, simplifiant ainsi la responsabilité des documents qui devront être compatibles avec lui.

La Loi ALUR s'inscrit donc dans la ligne des lois SRU et Grenelle II quant au rôle intégrateur du SCOT, qui se trouve ainsi conforté (Cf. L. 111).

### ***Renforcement du caractère quasi-obligatoire du SCOT***

Précisément, le rôle du SCOT se trouve renforcé par la réécriture de l'article L.122-2 du Code de l'urbanisme qui confère des effets plus drastiques à l'absence de SCOT sur un territoire.

D'une manière générale, l'obligation de mise en compatibilité d'un PLU ou d'une carte communale avec un SCOT approuvé postérieurement se trouve considérablement accélérée dans sa mise en œuvre (de trois à un an), sauf si la mise en compatibilité implique une révision du plan local d'urbanisme ou du document en tenant lieu.

Les nouvelles orientations d'un SCOT devront donc être intégrées très rapidement, si elles n'ont pas été anticipées, au risque, à défaut, de fragiliser la légalité d'un PLU ou de la carte communale et, par ricochet, les opérations d'aménagement et de construction.

### ***L'aménagement commercial et le SCOT***

Le rôle du SCOT comme document de référence de l'aménagement commercial est renforcé. Les SCOT doivent comprendre un document d'orientation et d'objectifs précisant les orientations relatives à

l'équipement commercial et artisanal, et définissant la localisation préférentielle des commerces en tenant compte des objectifs de revitalisation des centres villes et de maintien d'une offre commerciale diversifiée de proximité.

Le SCOT doit définir les conditions d'implantation des commerces en privilégiant la consommation économe de l'espace, notamment en entrée de ville et l'utilisation prioritaire des surfaces commerciales vacantes.

Enfin, concernant **la densification et la protection des terres agricoles**, de nouvelles obligations sont également assignées au SCOT ; on peut en citer deux principales :

- Le SCOT devra identifier les espaces de potentiel de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis pour limiter la consommation des espaces naturels, agricoles, ou forestiers. Les PLU auront la responsabilité de procéder à l'analyse de leur capacité de densification.
- Il devra comporter également un diagnostic agricole du territoire en complément du diagnostic économique, l'objectif étant de prendre en compte la spécificité de l'activité agricole sur l'ensemble de l'économie du territoire, de préserver le foncier agricole et les exploitations qui s'y exercent.

Pour les acteurs de la planification, plusieurs enjeux majeurs :

- Choix à l'échéance 2017, ou refus, du PLU intercommunal pour les collectivités qui ont la possibilité légale d'exercer ce choix, ce qui n'est pas le cas des communes intégrées dans une communauté urbaine ou une métropole ;
- Un autre enjeu, de fond, réside dans la lutte contre l'étalement urbain et la consommation excessive des espaces naturels, agricoles et forestiers, objectif assigné aux acteurs de l'urbanisme et de l'aménagement depuis les lois Grenelle, renforcées par la loi ALUR. Il s'agit notamment de réussir le pari de la construction de logements pour répondre aux besoins de la population, tout en limitant les consommations de l'espace. Cela implique une analyse fine des capacités de densité et de mutation des espaces bâtis et une politique d'urbanisme et foncière volontariste.

### III.3 LE SCOT DE 2007 ET LES LOIS GRENELLE ET ALUR

#### → LE SCOT DE 2007 ET LES THEMATIQUES PARTICULIERES DU GRENELLE / DE LA LOI ALUR

##### ► *L'aménagement Commercial*

Le SCOT de 2007, au titre de la loi SRU, ne comportait pas de Document d'Aménagement Commercial (DAC) mais l'agglomération a adopté ultérieurement un DAC en septembre 2011.

Ses objectifs correspondent bien aux attendus de la loi Grenelle :

- Implantation des commerces dans des localisations préférentielles dont la hiérarchie a été définie précisément, en s'appuyant sur des critères de différenciation de l'activité commerciale (fréquences d'achats, types d'activités concernées...); Ces localisations (ZACOM) comprennent les centralités urbaines et les zones périphériques ;
- Limitation de l'aménagement en dehors des secteurs définis par un zonage moyennement précis (> la parcelle) pour le centre d'agglomération, pour les zones d'activités, les pôles secondaires et une localisation et/ou un zonage de principe pour les pôles de proximité, les pôles relais et les pôles en devenir

De ce point de vue, l'ensemble « SCOT + DAC » s'inscrit bien dans la logique du Grenelle.

Si la loi ALUR supprimait le DAC pour revenir aux fondamentaux d'un volet « commerce » intégré au DOG du SCOT, la loi PINEL relative à l'artisanat, au commerce et aux très petites entreprises du 18 juin 2014 réhabilite ce document spécifique :

- Le SCOT définit toujours les localisations préférentielles des commerces mais en les justifiant par la prise en compte des objectifs de revitalisation des centres-villes, du maintien d'une offre commerciale diversifiée de proximité permettant de répondre aux besoins courants

de la population tout en s'inscrivant dans les objectifs de limitation des obligations de déplacement et des émissions de gaz à effet de serre, de cohérence entre la localisation des équipements commerciaux et la maîtrise des flux de personnes et de marchandises, de consommation économe de l'espace et de préservation de l'environnement, des paysages et de l'architecture.

- Il peut comprendre un document d'aménagement artisanal et commercial qui détermine les conditions d'implantation des équipements et localise les secteurs d'implantation périphérique ainsi que les centralités urbaines dans lesquels se posent des enjeux spécifiques.

Les objectifs et orientations du DAC actuel, actualisés pour tenir compte des évolutions, pourront être intégrés au futur SCOT.

##### ► *Les transports et déplacements*

L'un des objectifs du Grenelle est la nécessité de créer un lien entre densité urbaine et desserte par les transports collectifs.

L'évolution conceptuelle est significative : les documents d'urbanisme ne doivent plus permettre de « maîtriser » la circulation automobile mais au contraire doivent s'engager pour « diminuer les obligations (besoins) de déplacements » et simultanément développer les transports collectifs :

1. Limitation des besoins de déplacements,
2. Développement des transports collectifs,
3. Cohérence entre urbanisation et accessibilité aux réseaux de transports en commun.

Concernant le 1<sup>er</sup> point, le SCOT de 2007 avait déjà l'ambition de renforcer la structure de l'armature urbaine en répartissant les logements en priorité sur les pôles urbains et en les densifiant. Ainsi, entre 2007 et 2012, 85% des nouveaux logements ont été implantés dans les pôles d'habitat préférentiels définis par le SCOT, mais 14% des logements ont encore été implantés dans des hameaux ce qui pourrait poser un problème d'accessibilité pour leurs habitants.

Concernant le 2<sup>ème</sup> point, l'ensemble des politiques publiques menées (CEVA, TRAM, BHNS Tango, mise en place de parking relais, réorganisation des lignes de bus, auxquels il faut ajouter vélo-route et voies verte) constitue déjà une réponse très satisfaisante au regard du Grenelle.

Enfin, en cohérence avec le 1<sup>er</sup> objectif, la très grande majorité des logements nouveaux sur les huit communes desservies par les transports en commun ont été implantés à moins de 300 m d'un arrêt de transport collectif. Le futur SCOT devra poursuivre cette politique de cohérence.

En tant que SCOT Grenelle, il devra traduire également l'ensemble de ces politiques en matière de diminution de la consommation énergétique et d'émission de Gaz à Effet de Serre (GES). Une plus grande articulation de la politique de transport, portée par le SCOT et précisée par le PDU, et la politique énergétique de l'agglomération et du Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) devra être démontrée. Une approche plus quantitative des gains attendus en matière de consommation énergétique et d'émissions de GES devra également renforcer le dispositif du SCOT et la justification de son projet, en intégrant notamment les objectifs et orientations du PCAET.

### ► **Les communications numériques**

Les communications numériques se voient dotées d'un caractère stratégique auquel nul SCOT ne peut échapper. Pour autant, la loi ne précise pas comment s'y prendre et ne va pas plus loin qu'une obligation de prise en compte d'engagement général.

Le SCOT 2007 (PADD) a légitimé l'enjeu essentiel d'un aménagement numérique du territoire à la fois pour l'attractivité économique du territoire et pour que la population puisse bénéficier des services correspondants, dans une logique de solidarité.

Le DOG a décliné une seule orientation « générale » pour les grands sites de développement pour lesquels il est précisé dans le DOO : « une desserte par une technologie numérique de haute qualité devra être assurée ».

En conclusion, malgré une reconnaissance forte, le SCOT de 2007 se limite donc à inciter les collectivités à saisir toutes les opportunités de développer des services numériques de qualité (très haut débit).

Les outils à la disposition des SCOT n'ont pas beaucoup évolué, et à part un engagement ferme dans le PADD, ce thème pourrait rester peu prescriptif si ce n'est pour les grands sites d'activités ou les grands sites résidentiels.

### ► **Le tourisme et la culture**

Le Grenelle souhaite renforcer le développement touristique et/ou culturel des territoires au moyen du SCOT mais on constate très clairement que ce document de planification d'urbanisme trouve vite ses limites dans ce domaine. En effet, au-delà d'une évocation des notions de richesses touristiques et culturelles, il ne peut ne pas énoncer beaucoup de mesures précises, sauf dans les cas très concrets de projets touristiques ou culturelles dont l'impact foncier est fort (golf, téléphériques, ensemble touristique, grands équipements culturels...).

Ainsi, de façon très cohérente, le SCOT de 2007 a l'ambition de renforcer et valoriser le réseau d'équipements culturels qui constitue déjà un élément de positionnement fort dans la métropole franco-valdo-genevoise.

Cette ambition s'inscrit au sein d'une ambition plus vaste de renforcement de son tissu d'équipements, en particulier dans les domaines de la santé, de la formation, des loisirs sportifs et des loisirs culturels.

En matière de tourisme-loisirs, le SCOT identifie les sites du cœur d'agglomération pour les loisirs urbains et du pôle des Verchères sur Ville-la-Grand pour les équipements sportifs et de loisirs ; et se donne les objectifs d'aménagement d'un centre nautique ludique réalisé et mis en service en juin 2014 sur Annemasse, ainsi que de la constitution du pôle de Bois d'Arve, toujours à l'étude.

### ► **La consommation de l'espace**

La limitation de la consommation de l'espace constitue l'un des premiers objectifs de la Loi Grenelle, aujourd'hui renforcé : le rapport de présentation doit désormais, au titre du diagnostic territorial, analyser la consommation foncière au cours de la décennie passée et justifier des objectifs chiffrés de limitation de cette consommation.

Sur le fond, le SCOT de 2007 s'inscrit déjà dans cette logique, mais sur la forme, il manque d'outils.



Ainsi, par la mise en œuvre de plusieurs mesures (renforcement des polarités urbaines, et urbanisations préférentielles à l'intérieur ou en continuité immédiate des pôles d'habitat) qui concourent efficacement à limiter l'étalement urbain, les 12 communes d'Annemasse Agglo ont vu la consommation de leur foncier baisser de façon très significative, de 188 m<sup>2</sup>/ nouvel habitant sur la période 2000 à 2005 à 103 m<sup>2</sup> / nouvel habitant sur la période 2005-2011, soit une diminution de 45%.

Deux éléments manquent pourtant pour que le Grenelle 2 soit pleinement satisfait :

- L'analyse de la consommation sur les 10 années antérieures au SCOT, en distinguant ce qui a été pris à l'agriculture et ce qui a été pris aux espaces naturels,
- Un objectif chiffré de réduction de la surface consommée, distinguant l'objectif particulier de la diminution de consommation de terres agricoles.

Vu le nombre réduit de communes, la mise en œuvre du 2<sup>ème</sup> objectif pourrait être sécurisée en utilisant, simultanément à la révision du SCOT, des simulations pour vérifier l'opérationnalité d'objectifs communaux de réduction des surfaces à consommer.

Pour satisfaire la loi ALUR, le SCOT d'Annemasse Agglo devra identifier les espaces urbains existants, au sein desquels les PLU doivent analyser les potentiels de densification, et les mettre en perspective avec ses besoins de développement.

### ► L'eau

Comme nous l'avons vu, l'eau n'est pas une « thématique Grenelle ». Cependant, les attendus réglementaires des SCOT en la matière ont évolué. Le SCOT d'Annemasse Agglo devra démontrer l'adéquation du projet de développement qu'il porte avec les capacités d'accueil du territoire en matière d'accessibilité à la ressource en eau et de traitement des eaux usées. Les éléments de cette adéquation et notamment la qualification des capacités en eau potable et épuratoires du territoire sont bien positionnées dans l'EIE actuel. Cependant elles devront faire l'objet d'un traitement tendanciel en identifiant les évolutions projetées de cette capacité d'accueil ; pour plus de précision ces évolutions pourraient être spatialisées.

Au niveau de la justification du projet, il faudra procéder à une démonstration plus fine de l'adéquation entre les besoins liés à l'accueil des activités et des habitants envisagés sur le territoire à l'horizon du SCOT, d'une part, et la capacité d'accueil actuelle et projetée d'autre part.

Par ailleurs, le SAGE de l'Arve, en cours d'élaboration, et les contrats de milieux du territoire (contrats de rivière essentiellement) devront trouver une retranscription plus forte dans le DOO.

Le DOG de 2007 se doit donc d'évoluer vers un DOO qui encadre plus précisément, par des orientations d'urbanisme, les besoins de préservation et de pérennité de cette ressource, mais aussi des milieux qui y sont associés tels que les milieux humides, les cours d'eau et leur ripisylves par exemple. Certaines de ces orientations et objectifs devront être intégrés au projet de Trame Verte et Bleue – cf. ci-dessous. D'autres pourront utilement venir compléter le dispositif existant ou les futures orientations liées aux modes d'urbanisme et aux formes urbaines - principes qui pourraient venir compléter les « orientations générales en matière de développement urbain » (3.2.1) de l'actuel SCOT par exemple.

### ► La préservation de la biodiversité

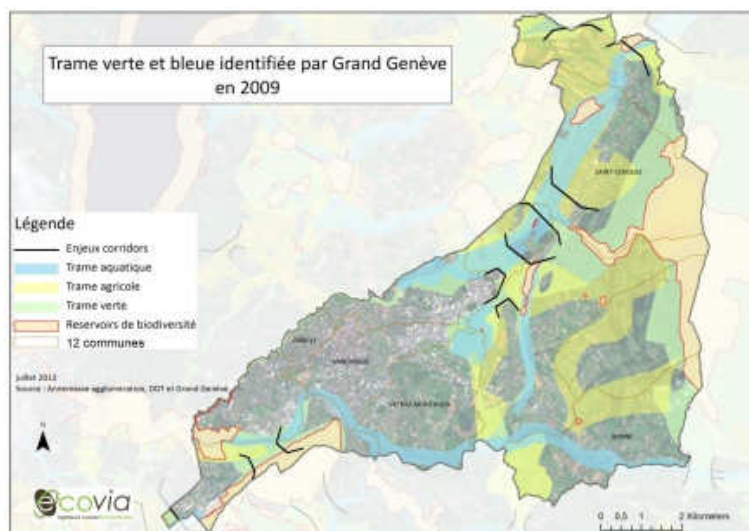
La préservation de la biodiversité constitue l'un des quatre objectifs majeurs du Grenelle.

Le projet du SCOT actuel de la Région d'Annemasse contient des éléments qui pourront être remobilisés dans le cadre du futur SCOT et de son projet de trame verte et bleue. On peut relever les éléments suivants comme base de réflexion de la future démarche TVB : les prescriptions relatives aux espaces protégés, aux espaces non cartographiés, à la structuration ainsi que la mise en œuvre d'espaces collectifs et structurants, notamment les coupures d'urbanisation et les pénétrantes vertes.

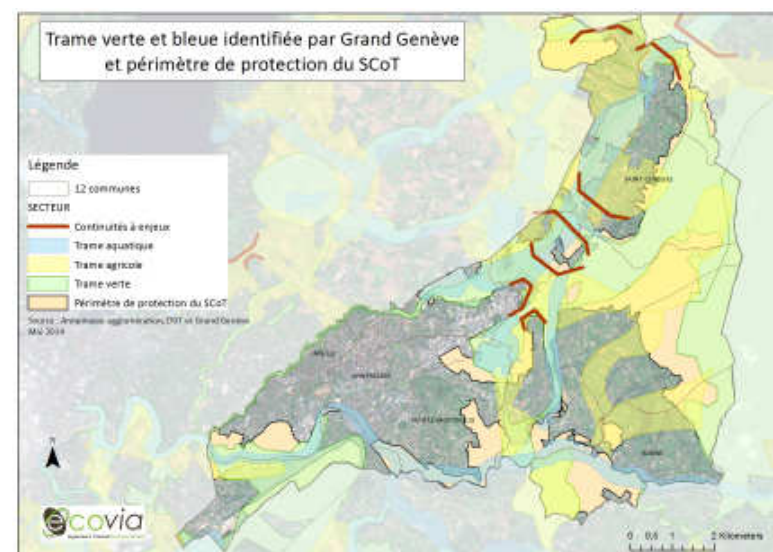
Toutefois ces éléments devront être complétés techniquement par des critères écologiques et organisés selon les attendus du Grenelle à savoir l'identification d'espaces de réservoirs et de corridors, ainsi que la définition d'objectifs de préservation ou de restauration les concernant.

Afin d'avancer dans la réflexion, il est intéressant de s'approprier les travaux du Grand Genève, qui apporte un éclairage sur les continuités écologiques potentielles du futur SCOT d'Annemasse Agglo.

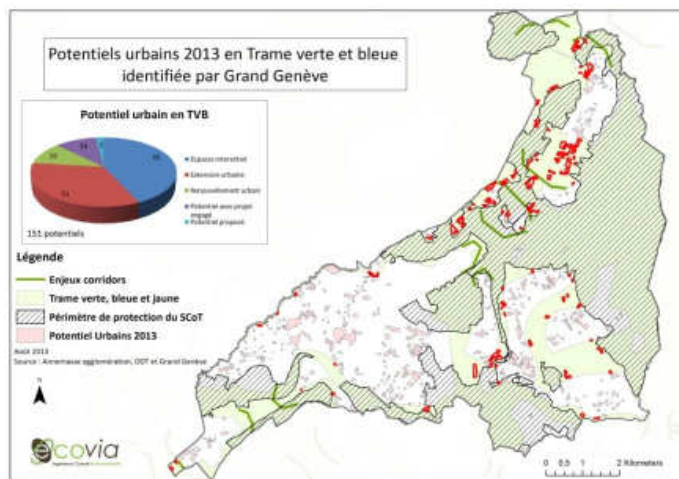
Le projet du Grand Genève identifie en effet une trame agricole, une trame verte et une trame bleue. Il caractérise des espaces de réservoir mais également des espaces à enjeux dans le maintien de certains corridors— cf. carte ci-après.



Comme nous pouvons le constater, un grand nombre des éléments de protection de la biodiversité du SCOT actuel correspondent à des éléments de continuités écologiques du Grand Genève. Ainsi, les espaces préservés du SCOT de 2007 recoupent la majeure partie de la TVB identifiée à l'échelle du Grand Genève ; cependant des jonctions manquent, notamment en termes de corridors écologiques.



Par ailleurs des projets de développement (logements et grands projets) interfèrent avec les continuités potentielles du territoire. Par exemple, les potentiels d'urbanisation repérés en 2013 et les grands projets du SCOT identifiés en 2007 que sont Borly 2, le Bois de Rosses (et son enjeu de préservation), le tracé du CEVA et la ZAC Bois d'Arve, risquent de concerner des éléments des continuités écologiques du territoire, comme en témoignent les cartes ci-dessous.



Au-delà des travaux du Grand Genève, le SRCE Rhône-Alpes, qui indique les composantes de la trame verte et bleue régionale, doit être pris en compte d'un point de vue réglementaire dans le futur projet de SCOT, et servira également de base à la constitution du projet de TVB d'Annemasse Agglo.

### ► L'urbanisme et l'habitat

Le changement de regard est important pour les SCOT (Cf. infra §2.1) mais le virage a été plutôt bien déjà pris par le SCOT 2007 qui n'était à cet égard pas loin d'un SCOT Grenelle :

- Objectifs chiffrés du nombre de logements, non ventilés par commune (cela n'était pas obligatoire), à partir d'un potentiel à dégager,
- Objectifs de distribution des logements dans des localisations préférentielles (centralités d'habitat),
- Cohérence entre urbanisation et accessibilité aux transports collectifs,
- ....

La Loi ALUR donne la faculté d'intégrer la notion de « qualité paysagère » et permet aujourd'hui de passer de la notion de « protection et valorisation des paysages » à celle d' « objectifs de qualité paysagère ».

Sachant que l'évaluation de cet aspect s'est révélée assez délicate, notamment parce que les orientations relatives à cette thématique étaient plus littéraires que techniques, l'une des marges de progression du futur SCOT se situe vraisemblablement là, avec par exemple l'identification d'une situation « 0 » et d'éléments de projets paysagers référents.

Enfin, l'une des questions essentielles en matière de planification d'urbanisme étant la capacité de traduction et de déclinaison des orientations collectives dans les PLU, avec la valorisation de quelques nouveaux outils, le futur SCOT devra mettre en œuvre des orientations et prescriptions plus précises, plus chiffrées quand cela sera possible, par exemple sur :

- L'anticipation des évolutions des vocations des zones 2AU,
- La suppression des surfaces minimales,
- L'évolution des derniers POS en PLU, ...
- Le changement de destination de certains zonages pour répondre aux objectifs de mixité sociale,
- La possibilité de prévoir un pourcentage de commerce dans les opérations d'aménagement (notamment en rez-de-chaussée des opérations dans le cœur d'agglomération).

► **TABLEAU RECAPTULATIF**

THÈMES	SCOT existant et besoins d'actualisation associés
<b>Aménagement commercial</b>	Les objectifs et orientations du DAC, ainsi que les ZACOM, devront être actualisés et intégrés au DOO ou au DAAC.
<b>Transports et Mobilité</b>	Cette problématique a bien été anticipée. La stratégie cohérente TC-Urbanisation répond bien aux attentes de la loi et sa mise en œuvre pourra se poursuivre dans à peu près le même cadre, avec les nouveaux outils proposés par le Grenelle II. Attention toutefois au développement spécifique des hameaux, significatif sur la période 2007-2014, très rarement liés à une desserte en TC performante.
<b>Tourisme-culture</b>	La volonté d'intégrer la culture existe, notamment en matière d'équipements, donc pas de changements importants vis-à-vis du Grenelle (idem pour le tourisme).
<b>Communication numérique</b>	Il manque des précisions sur l'engagement stratégique (de principe) car seul l'intérêt est identifié dans le SCOT actuel. Le SCOT pourra ajouter des mesures pour permettre aux communes de profiter des opportunités de travaux.
<b>Consommation de l'espace</b>	Les PADD et DOO du futur SCOT devront comprendre des objectifs chiffrés de réduction de la consommation d'espace et l'évaluation analytique des consommations des 10 dernières années (cf. données du bilan), avec une répartition de cette consommation entre espaces agricoles, urbains et naturels.

THÈMES	SCOT existant et besoins d'actualisation associés
<b>Biodiversité</b>	Le SCOT actuel pose les bases d'un projet de trame verte et bleue bien que cette appellation et que les attendus du Grenelle ne soient pas pleinement respectés.  Il devra ainsi être complété par une approche fonctionnelle, basée sur l'analyse des milieux et de leurs fonctionnalités écologiques, en identifiant des réservoirs de biodiversité et des corridors et en les intégrant à son processus de développement. Le projet de TVB devra également permettre de réguler le développement d'activités humaines sur certains espaces particulièrement stratégiques pour le maintien de la biodiversité et, le cas échéant, réorienter certains développements.
<b>Eau</b>	Les éléments techniques du SCOT de 2007 doivent être complétés par une déclinaison tendancielle afin de renforcer la justification du projet quant à sa bonne adéquation vis-à-vis de sa ressource en eau et de sa capacité de traitement épuratoire. Les éléments du futur SAGE en cours d'élaboration et des contrats de milieux doivent être mieux valorisés au sein du projet et devront permettre d'alimenter le projet de TVB du futur SCOT mais aussi de mieux cadrer le développement urbain.
<b>Urbanisme et habitat</b>	Le SCOT devra identifier les espaces au sein desquels les PLU devront analyser les potentiels de densification.
<b>Paysage</b>	Le SCOT devra trouver les outils pour mettre en œuvre la notion de qualité paysagère avec notamment l'identification d'un état de référence (photo, plans, schéma) et d'éléments guides pour un projet paysager à l'échelle de l'agglomération.

## IV. Conclusion



## → CONCLUSION

Même si la période d'observation est courte (entre 2007 et 2013 soit 6 années), de grandes tendances apparaissent. Ces évolutions, pour partie liées à la mise en compatibilité des PLU, témoignent de la mise en œuvre des orientations du SCOT.

### ► *Un bilan très positif de la mise en œuvre des orientations du SCOT*

Le bilan fait état des effets positifs induits par le SCOT sur les trois grands axes définis initialement par le PADD :

- **La consommation de l'espace agricole et naturel diminue**, plus fortement encore dans les espaces délimités comme protégés,
- la **distribution des logements neufs** concentrant ces derniers sur les pôles préférentiels d'habitat,
- la densification des espaces de la ville agglomérée et des bourgs s'est renforcée ainsi que le renouvellement urbain,
- les continuums naturels à l'échelle du SCOT sont identifiés et bien retranscrits au sein des PLU,
- la satisfaction des besoins en logements a été atteinte au plan quantitatif mais pas au plan qualitatif,
- la diversité des logements s'est maintenue,
- l'objectif global de la production de logements aidés a été atteint.

A l'inverse, le SCOT n'a pas réussi à freiner ou limiter certains phénomènes comme par exemple :

- La densification des petites polarités et des hameaux dans les espaces à dominante agricole ou naturelle,
- Une trop grande forte proportion de logements individuels qui entraîne, de par les formes urbaines qui leur sont habituellement associées, une trop grande consommation

d'espace, notamment en dehors des pôles d'habitats prioritaires,

- Une continuité de certaines formes d'urbanisation conduisant au mitage,
- D'une part une majorité des développements des surfaces commerciales par les commerces de la moyenne et grande distribution (GMS) et, d'autre part l'implantation des commerces de détail plutôt en dehors des centralités - avec, il est vrai, un DAC adopté très tardivement au vu de la période d'évaluation.

Simultanément, les grands projets ont structuré et organisé le territoire ; l'offre de mobilité et d'accessibilité se met peu à peu en place et va renforcer à la fois l'attractivité du cœur d'agglomération et des autres polarités en même temps qu'elle va améliorer les capacités d'échanges avec le Grand Genève ; les grands sites urbains structurent l'espace de l'agglomération et vont développer multimodalité, espace de respiration, loisirs et cadre de vie préservé avec des ensemble naturels de qualité ; les grands sites économiques permettent le maintien sur le territoire des activités productives, industrielles ou artisanales en renforçant l'attractivité de l'agglomération et en réservant des capacités d'accueil tout en limitant le mélange des genres.

### ► *La traduction des orientations du SCOT dans les PLU*

Les bons résultats de la mise en œuvre du SCOT ont été rendus possibles grâce à la traduction, peu à peu, de ses orientations dans les documents d'urbanisme des communes.

Ainsi l'évaluation a également montré que les documents d'urbanisme ont beaucoup évolué depuis 2007 et, à considérer que les révisions actuellement en cours aboutissent, on peut émettre l'hypothèse qu'à l'horizon 2015, l'ensemble des incompatibilités manifestes identifiées en 2009 auront disparu et ne subsisteront que des « risques » d'incompatibilités.

L'action de pédagogie et de conseils développée par les services de la Communauté d'Agglomération trouve ici sa justification.

### ► *L'évolution des attentes règlementaires*

Le contexte règlementaire évolue vite, et les lois Grenelle I et II puis tout récemment la loi ALUR apportent de nombreuses innovations.

Certaines thématiques vont devoir être plus et mieux traitées, comme par exemple la Trame Verte et Bleue, juste esquissée dans le SCOT 2007, qui aura demain vocation à constituer l'outil central d'un véritable volet environnemental du projet de territoire.

La consommation de l'espace va devoir être justifiée, chiffrée et plus encadrée.

Le développement commercial, si l'objectif initial du SCOT de renforcement des centralités est maintenu (il pourrait même être nécessaire de l'amplifier), va devoir trouver des outils à la fois pour dynamiser les rues du cœur d'agglomération et des centralités mais aussi mieux encadrer le développement des pôles de périphérie.

Enfin, thème emblématique, le paysage qui vient de se trouver, au moins dans le concept, renforcé par la loi ALUR va devoir être beaucoup mieux appréhendé à la fois par le futur SCOT et par les PLU des communes. Par exemple, le sujet des entrées de ville n'est pas traité correctement (insuffisance de précision et des outils dans le SCOT et dans les PLU). L'évaluation du SCOT à ce sujet a elle-même manqué d'arguments, d'indicateurs, de méthode pour tirer des enseignements fiables des actions passées, qu'elles aient eu des effets directs ou non sur le paysage.

### ► *Une révision pour porter un nouveau projet de territoire*

L'élaboration des documents règlementaires, tels que les SCOT et les PLU, n'a de véritable sens que dans la mesure où elle permet la mise en œuvre collective d'un projet de développement et d'aménagement durables de territoire.

Bien sûr, le SCOT 2007 doit être révisé pour respecter les attendus de la loi, mais on devra en attendre bien plus.

Le SCOT 2007 a défini un projet ambitieux sur la base d'une vision qui est aujourd'hui partagée. Les grands projets et l'action de tous mettent ce projet en œuvre jour après jour ; mais, au plan de l'aménagement du territoire, on peut dire que le SCOT a lancé une dynamique qu'il convient de poursuivre, d'alimenter et de renouveler.

Deux éléments principaux permettent de s'en convaincre

- Considérant la nouvelle offre de mobilités, l'aménagement des espaces ne peut plus être pensé comme avant, et la pratique de la ville va s'en trouver transformée ; l'aménagement des espaces devra alors suivre...
- Le renforcement de l'armature urbaine ne pourra se satisfaire longtemps de la « fronde » des développeurs commerciaux, et l'un des enjeux de demain consistera à permettre la pérennité des choix de consommer, c'est à dire à pérenniser l'équilibre entre les grands commerces de périphéries et les commerces des centralités de taille plus réduite en cœur d'agglomération.

**Révision règlementaire, prolongations des succès et travail autour des manques du précédent SCOT, la révision du SCOT sera surtout une nouvelle étape de l'aménagement du territoire de la Région d'Annemasse.**

## Annexes

## ANNEXE 1 : PERMIS DE CONSTRUIRE DEPOSES EN PERIMETRE DE PROTECTION.

Numéro de permis	DEMANDEUR	DATEDECISI	PROJET	LOTISS EMEN	NOMBR ELOGE	SHON	Surfa ce ha	Commune	Justification
07404010H0004	BARABANT - OLDONAY Philippe et Miralda	31/03/2010	rénovation d'une ancienne bâtisse, création d'une galerie et modification de façades	1	1	309	0,24	Bonne	autorisée
07409408H0045	BELKADI Anas	17/11/2008	Édifier une habitation	2	1	169	0,38	Cranves-Sales	PC refusé
07404010H0020	BISETTO Silvano	01/09/2010	transformer un abri jardin en logement.	1	1	165	0,38	Bonne	PC refusé
07422910H0008	BONNARD Steve	27/05/2010	construction d'une habitation et d'une abri voiture	1	1	232	0,43	Saint-Cergues	construction en zone UB, assiette en zone UC et N
07409411H0055	CHENE Franck	10/04/2012	construire deux maisons individuelles	1	2	236	0,35	Cranves-Sales	autorisée
07415811H0007	CHOLLET Pierre	10/11/2011	réhabiliter une ferme d'alpage en table d'hôtes.	1	1	370	0,77	Machilly	autorisée
07404009H0015	CHOTIN Pierre	13/08/2009	Édifier une habitation	2	1	135	0,01	Bonne	construction admise car au sein d'un lotissement
07429811V0040	DENTAND/TSCHANZ PHILIPPE/BRIGITTE -			0	1	0	0,10	Vétraz-Monthoux	Hors PP
07409410H0047	GAZZELLA Giancarlo C/CAP CONCEPT	13/01/2011	Édifier une habitation	1	1	171	0,21	Cranves-Sales	théoriquement non compatible avec le SCOT car extension urbaine (cf. étude 2009) en périmètre de protection
07409406H0047-2	GOKTAS Hayri	14/02/2008		2	1	136	0,14	Cranves-Sales	PC déposé avant SCOT
07409411H0039	LAGNIEU Philippe et Véronique	20/10/2011	construire deux maisons individuelles	2	2	285	0,26	Cranves-Sales	autorisée
07415312H0018	LEJEUNE René	07/09/2012	reconstruction d'une habitation après sinistre	1	1	92	0,13	Lucinges	autorisée
07422910H0009	OUADJNIA Mohammed	27/05/2010	construction d'une habitation et d'un abri voitures	1	1	195	0,46	Saint-Cergues	construction en zone UB, assiette en zone UC et N
07415812H0002	PAGE Alan	28/03/2012	Édifier une maison individuelle	1	2	195	0,21	Machilly	construction en zone UC, assiette en zone UC et N
07401209A0015	RAPHOZ SAILLET STEVEN - -			0	1	169	3,26	Annemasse	Hors PP
07415310H0001	SARL ARDISSA	01/07/2010	Édifier un bâtiment de 24 logements	1	24	2225	1,06	Lucinges	construction en zone U, assiette en zone U et N
07404009H0030	SCI Le Môle	30/04/2010	reconstruction d'une habitation après sinistre et extension	1	3	161	0,29	Bonne	autorisée
07409407H0056	Thénard Jean-Yves et Marys	01/02/2008		1	1	447	0,09	Cranves-Sales	PC refusé
07409409H0043	Vaudaux Jean-Noël	28/12/2009	Edifier une habitation	1	1	185	0,58	Cranves-Sales	PC refusé
07409411H0024	Vaudaux Jean-Noël				1		0,17	Cranves-Sales	théoriquement non compatible avec le SCOT car extension urbaine (cf. étude 2009) en périmètre de protection
07409409H0034	SARL RHEA	20/11/2009	Edifier 2 maisons jumelées	2	2	186	0,12	Cranves-Sales	PC refusé
07409412H0035	SCI le Moleson	17/08/2012	construire une maison individuelle et démolir une habitation	1	1	273	0,28	Cranves-Sales	PC refusé

## ANNEXE 2 : CONSOMMATION D'ESPACES AGRICOLES UNIQUEMENT PAR COMMUNES

Spatialisation		Consommation d'espace agricole en ha		Consommation annuelle en ha/an	
Couronnes	Communes	2004-08	2008-12	2004-08	2008-12
cœur	Annemasse	2,8	7,5	0,7	1,9
cœur	Ambilly	1,2	0	0,3	0,0
cœur	Gaillard	1,7	1,3	0,4	0,3
1	Etrembières	3,7	3,0	0,9	0,8
1	Cranves-Sales	10,6	12,3	2,7	3,1
1	Vétraz-Monthoux	22,4	10,0	5,6	2,5
1	Ville-la-Grand	5,1	2,3	1,3	0,6
2	Bonne	4,2	2,6	1,1	0,6
2	Lucinges	2,2	0,7	0,5	0,2
2	Machilly	1,9	1,3	0,5	0,3
2	Saint-Cergues	6,1	7,5	1,5	1,9
2	Juvigny	0,9	1,2	0,2	0,3
<b>TOTAL</b>		<b>62,8</b>	<b>49,7</b>	<b>15,7</b>	<b>12,4</b>

Données DDT 74 – permis de construire

Année	Population estimée (en habitant)
2000	69 000
2005	73 221
2011	81 442

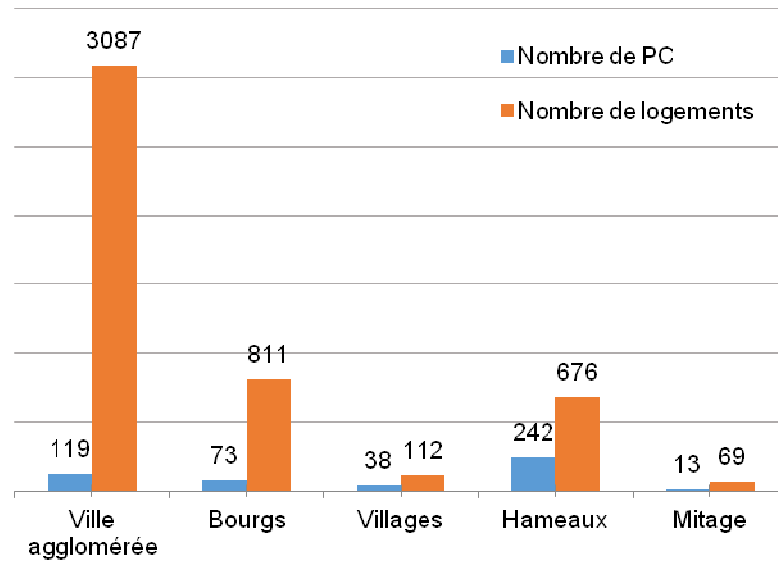
## ANNEXE 3 : POPULATION UTILISEE DANS L'INDICATEUR 2 PARTIE 2 : CONSOMMATION D'ESPACES NATURELS ET AGRICOLES

A partir de la population de l'INSEE 1968 – 2010 et des données DDT (TERACTEM), les estimations donnent les résultats ci-dessous :



ANNEXE 4 : NOMBRE DE PERMIS ET DE NOUVEAUX LOGEMENTS DEPOSES ENTRE 2008 ET 2012 PAR POLE URBAIN

Moyenne de nouveaux logements par permis de construire				
26	11	3	3	5



## ANNEXE 5 : CORRESPONDANCE DU SCOT ET DU DEVELOPPEMENT DES MODES DE DEPLACEMENTS ALTERNATIFS A LA VOITURE

Axe 1	Objectifs du PADD	Ambitions	Moyens	Mesures du DOG correspondantes	Résumé
Préserver et valoriser notre cadre de vie	Préserver un cadre naturel et agricole de qualité	Permettre aux espaces naturels de conserver durablement leur richesse biologique et d'assurer leurs fonctions dans un écosystème plus large = préserver la trame verte	Inciter à l'ouverture des espaces naturels au public dans la mesure d'une compatibilité avec le respect des sensibilités des milieux	Développer le tourisme de nature : favoriser la découverte de la qualité des milieux naturels, de l'activité agricole et des paysages, favoriser la pratique d'activités sportives et de loisirs doux, favoriser une diversification de l'offre en hébergement,	Développer le tourisme par les modes doux dans les espaces naturels
		Garantir la pérennité et la qualité de notre activité agricole	tout en permettant la densification de certains bourgs et villages et de leur franges	Préserver l'état naturel et contraindre fortement l'urbanisation <u>Constructions admises sous conditions</u> : constructions agricoles, gestion de l'habitat isolé préexistant (rénovation, extension...), gestion des hameaux préexistants, gestion des activités préexistantes, gestion des équipements préexistants, création d'équipements publics d'intérêt général, aménagements liés à la gestion, découverte et mise en valeur de ces espaces (tourisme...) et aménagements directement liés à la réalisation des grands projets d'infrastructures de transport (RD1206 Machilly-Chasseurs, liaison A40-Chasseurs, réaménagement nœud autoroutier Etrembières, CEVA)	Préserver les espaces agricoles mais permettre la réalisation de voies d'accès
		Favoriser une gestion plus économe des ressources naturelles (air, eau, forêts) et veiller à une prévention systématique des risques	Lutter contre la dégradation de l'air par le développement de moyens de transports alternatifs à la voiture		Développer les moyens de transport alternatifs à la voiture
	Maitriser et structurer le développement urbain	Privilégier une utilisation plus économe du foncier tout en améliorant la qualité de vie urbaine	Amélioration du cadre urbain par développement des modes doux et TC	<b>Valorisation des espaces publics</b> existants ou à créer de manière à : permettre le développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture, développement des voies piétonnes, contribuer à un réseau d'espaces collectifs intercommunal, favoriser les loisirs urbains et le développement d'animations	Développer les moyens de transport alternatifs à la voiture et les intégrer dans la valorisation de l'espace
		Décliner une armature urbaine structurée	Favoriser le renouvellement urbain	<u>Ville agglomérée</u> : favoriser le renouvellement urbain et l'urbanisation des dents creuses en préservant les ressources foncières. Les PLU devront identifier les zones de renouvellement urbain. Privilégier l'habitat intermédiaire et dense dans les centralités urbaines. Au delà des centralités urbaines, le développement de l'habitat sera privilégié aux abords des arrêts TC actuels ou potentiels	Densifier aux abords des TC
				<u>Bourgs et villages</u> : favoriser en priorité l'urbanisation des dents creuses, puis le renouvellement urbain. Les PLU devront identifier les zones de renouvellement urbain. Diversification de l'habitat en termes de formes urbaines : habitat collectif et intermédiaire. Les PLU devront identifier des zones privilégiées de développement de l'habitat en centre, et près des gares et haltes ferroviaires.	Densifier aux abords des TC
			Développer le réseau de déplacement (modes doux et TC prioritairement)	Les PLU chercheront à sécuriser les parcours doux, équilibrer le partage modal de la voirie, faciliter les déplacements de PMR, améliorer les accès aux arrêts TC en mode doux	Sécuriser les modes doux et développer l'accès aux PMR
		Mieux lier développement TC et développement urbain : TC comme levier de développement urbain, valorisation paysagère et renforcement de l'attractivité économique.		Densifier aux abords des TC	
		Boulevard urbain : Assurer la structuration du territoire urbain ("coupure urbaine") entre le cœur urbain et les quartiers périphériques dans une logique de renouvellement urbain. Renforcer les connexions TC/modes doux et s'intégrer dans le réseau d'espaces collectifs structurants.		Boulevard urbain	

Axe 1	Objectifs du PADD	Ambitions	Moyens	Mesures du DOG correspondantes	Résumé
			Créer d'un nouveau quartier d'habitation, secteur des Iles à Etrembières	Quartier d'habitat : utilisation économe et optimisée du foncier, maintien de l'activité agricole à moyen terme, stationnement le moins visible possible depuis la RD1206. Réponse à la demande en logements sur le territoire, habitat dense et intermédiaire, avec une centralité urbaine répondant aux fonctions de proximité + liaisons douces, amélioration des accès routiers au site et TC	Intégrer la desserte par les TC dans le projet
	Instaurer un système de déplacement efficace et durable	Favoriser les modes de déplacement alternatif à la voiture	Développement urbain sur les secteurs desservis en TC	<u>Transport collectif urbain</u> : Réseau primaire qui doit relier le cœur d'agglo, les 3 centralités urbaines, les pôles d'échange de transport collectif. Réseau secondaire qui vise à relier les centralités urbaines de la ville agglomérée non desservies par le réseau primaire, les pôles spécifiques d'activités, les équipements publics structurants. <u>Extension des transports collectifs urbains en dehors de la ville agglomérée</u> : Extension du réseau vers les pôles offrant le meilleur potentiel de clientèle, extension des lignes existantes vers Cranves-Sales et la zone des Bois Enclos, à long terme : desserte des bourgs de Bonne et St-Cergues, mise en place TAD. <u>Favoriser le lien urbanisation/ mobilité</u> : favoriser l'urbanisation dans les secteurs desservis par les TC. <u>Intermodalité</u> : mise en place de pôles multimodaux, connexion maximale entre les TC genevois et annemassiens, valorisation TC interurbains départementaux, utilisation de modes doux en complément des TC, P+R	BHNS + extension de lignes, P+R, densifier aux abords des TC
Augmenter la densité urbaine pour permettre le développement des TC notamment pour les pôles secondaires				Densifier aux abords des TC	
Politique de développement autour de la gare d'Annemasse			Faciliter les déplacements multimodaux autour de la gare d'Annemasse : TC + modes doux, accès PMR, aménagements sécurisés pour la multimodalité, capacités de stationnement réservés aux usagers du pôle multimodal. Nœud majeur des mobilités douces	Gare multimodale	
		limiter les nuisances induites par le trafic automobiles	Hiérarchiser les voies	Hiérarchisation du réseau pour une optimisation des déplacements : réseau primaire pour les flux routiers de moyenne et longue distances, réseau secondaire pour canaliser les flux de courte distance, réseau de quartier pour la desserte des quartiers ou hameaux . Réduire la circulation automobile en centre-ville	Hiérarchisation des voies
			Reporter les flux automobiles sur les itinéraires de contournement (gratuité ?)	Limiter le trafic routier dans le cœur urbain : gratuité A40 pour les pendulaires, contournement routier entre le carrefour des Chasseurs et l'A40, réalisation de la section "Chasseurs-Machilly", réalisation "Machilly-Veigy" de raccordement RD1005 et RD1205, réaménagement noeud Etrembières. Conservation des connexions routières et traversées modes doux, réduction et compensation des incidences en matière de bruit, maintien des corridors à grande faune. Intégration de ces objectifs dans les PLU	
			Réorganiser les accès et le stationnement dans les secteurs denses	<u>Stationnement dans la ville agglomérée et dans les centralités urbaines</u> : recherche d'une répartition équilibrée de l'offre et une réponse adaptée aux différents besoins. Sur les espaces desservis par les TC : priorité au stationnement de courte durée. <u>Mise en place de P+R</u> : en amont ou en limite de ville agglomérée, accessibles depuis le réseau routier primaire, connectés au réseau de TC	Stationnements et P+R
			Développer une politique de stationnement en périphérie ou de courte durée		Stationnements
			Favoriser le transport des marchandises par train		Desserte des marchandises

		Ambitions	Moyens	Mesures du DOG correspondantes	Résumé
		Développer des modes de transport solidaires			Transports solidaires
		Améliorer les connexions entre territoires		Assurer l'intégration du CEVA dans les PLU + possibilité d'utiliser les gares actuellement désaffectées. Le PDU intégrera les points d'arrêt ferroviaires comme éléments structurants du réseau TC	CEVA
				TRAM : Connecter plus facilement les réseaux français et suisse et faciliter le report sur les TC + renforcer l'attractivité et la qualité urbaine des secteurs traversés. Le PDU déterminera le tracé exact, les modalités de réalisation et de réorganisation de la voirie. Les PLU devront favoriser la mise en œuvre du projet	TRAM
				Constituer un pôle multimodal de déplacements de dimension transfrontalière, relié au réseau TC urbain primaire	Gare multimodale
	Valoriser le cadre naturel, agricole et urbain	Offrir un réseau d'espaces de détente et de loisirs de proximité	Développement des loisirs doux sur le Bois de Rosses	Projet de valorisation de l'ensemble en gardant le <b>caractère agro-naturel du site et en affirmant les fonctions de loisirs et tourisme de proximité</b> . <u>Sous secteur : le PLU devra</u> : maintenir la "pénétrante verte" sur les Bois de Rosses, maintenir le cône de vue identitaire, prévoir l'aménagement de liaisons douces pour connecter la zone au bourg de Cranves-Sales. Constructions admises : habitat, équipements publics ou privés, activités de service	Intégrer la desserte par les modes doux dans le projet
Bâtir un territoire équilibré, entre dynamisme et solidarité	Maintenir une économie dynamique et diversifiée = Scénario "conforter la diversité économique"	Soutenir le développement des activités industrielles et artisanales de production	Soutien aux activités industrielles et artisanales notamment "endogènes" et diversité des activités économiques	<u>Pôle d'activités Borly 1/Les Erables</u> : garantir sur le long terme la dualité des fonctions économiques (industrielle et artisanale de production/fonction commerciale et de service). Distinguer plusieurs sous-secteurs pour chaque type d'activité. Le développement de ce pôle se fait en priorité dans la partie actuellement structurée au sud de la RD907 + pas d'aggravement des déplacements. <u>Pôle d'activités Annemasse/Ville la Grand</u> : Idem	pas d'aggravement des déplacements
			Développement d'une offre foncière à Borly 2	Accueil d'activités <u>industrielles, artisanales de production et construction</u> + services en cohérence avec la vocation industrielle/artisanale de production/construction du pôle (services au entreprises...) ou nécessaires au bon fonctionnement du pôle (restauration...) Amélioration desserte accès routier + TC + modes doux . Transitions avec les secteurs d'habitat, naturels et agricoles doit se faire de manière qualitative sur le plan paysager + limitation des nuisances. Cohérence Borly 2 et Bois Enclos	Amélioration desserte accès routier + TC + modes doux
			Développement d'une offre foncière à Bois-Enclos	Vitrine qualitative pour le développement économique : accueil <u>d'activités de production</u> + services en cohérence avec la vocation industrielle globale du pôle (R&D, service aux entreprises...) ou nécessaire au bon fonctionnement du pôle (restauration...). Activités proscrites : commerce, services aux particuliers, BTP. Amélioration desserte accès routier + TC + modes doux	Amélioration desserte accès routier + TC + modes doux
		Améliorer la qualité des pôles d'activités	Accessibilité facilité esur ces sites notamment pour les modes doux et les TC	Constituer un pôle multimodal de déplacements de dimension transfrontalière, relié au réseau TC urbain primaire	Gare multimodal
	Développer l'offre en logements en favorisant la mixité sociale	Assurer une diversité de l'offre en logements dans une volonté de mixité sociale	Mixité et diversité des types de logements équilibrés géographiquement	Ville agglomérée : Privilégier l'habitat intermédiaire et dense dans les centralités urbaines. Au delà des centralités urbaines, le développement de l'habitat sera privilégié aux abords des arrêts TC actuels ou potentiels	Densifier aux abords des TC
				Bourgs et villages : Diversification de l'habitat en termes de formes urbaines : habitat collectif et intermédiaire. Les PLU devront identifier des zones privilégiées de développement de l'habitat en centre, et près des gares et haltes ferroviaires.	Densifier aux abords des TC

Objectifs du PADD	Ambitions	Moyens	Mesures du DOG correspondantes	Résumé
Créer du "lien social" et de la solidarité pour l'intégration des habitants sur notre territoire	Favoriser la création de lien social par un urbanisme adapté	Développer une offre de services à proximité des pôles d'habitat	<b>Renforcer le caractère multifonctionnel des centres urbains/centres-bourg Centres bourgs-villages</b> : localisation préférentielle pour le développement de l'habitat collectif et intermédiaire + commerces et services + équipements en cohérence avec la desserte en TC, le poids démographique et les caractéristiques de chaque bourg	Densifier aux abords des TC
		Créer des espaces collectifs	<b>Valorisation des espaces publics</b> existants ou à créer de manière à : permettre le développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture, développement des voies piétonnes, contribuer à un réseau d'espaces collectifs intercommunal, favoriser les loisirs urbains et le développement d'animations	Développer les moyens de transport alternatifs à la voiture et les intégrer dans la valorisation de l'espace
	Développer les activités de loisirs, éducatives et associatives par quartiers	Développement des modes de déplacement pour les personnes à mobilité réduite ou en difficulté financière		Transports solidaires
Modifier la perception de notre territoire	Connecter fortement notre territoire aux pôles environnants	projet urbain pour la porte de France	tram Porte de France- centre d'Annemasse, renforcer l'attractivité commerciale, alterner activité et logement	TRAM
		LGV		LGV
		CEVA :Cornavin Eaux Vives Annemasse Train	Assurer l'intégration du CEVA dans les PLU + possibilité d'utiliser les gares actuellement désaffectées. Le PDU intégrera les points d'arrêt ferroviaires comme éléments structurants du réseau TC	CEVA
	Accès à l'hôpital de Findrol		Prolongement des lignes pour la desserte de l'hôpital	
Valoriser notre dynamisme économique	Développer une véritable stratégie de développement touristique	valorisation du massif des Voirons et du vallon du Foron	Développer le tourisme de nature : favoriser la découverte de la qualité des milieux naturels, de l'activité agricole et des paysages, favoriser la pratique d'activités sportives et de loisirs doux, favoriser une diversification de l'offre en hébergement	Développer le tourisme par les modes doux dans les espaces naturels
	Renforcer notre tissu d'équipements	renforcement des équipements (santé, formation, loisirs et culture notamment)	Etoile A-G :Accueil d'équipements : en lien avec la fonction du pôle d'échange multimodal, avec l'affirmation des fonctions urbaines majeures, avec l'objectif de favoriser l'animation du site, de structurer et dynamiser un linéaire commercial prioritaire "nord-sud" + renforcement de l'accessibilité du site en TC et modes doux, cohérence avec le projet ZAC Bois d'Arve Brouaz : Accueil d'équipements structurants et activités directement liées à ces équipements. Desserte TC régulière. <u>Espace de représentation secondaire</u> : dans le réseau d'espaces collectifs structurants, développement liaisons douces, espaces collectifs de qualité et dimension intercommunale, possibilité de développement de l'habitat sur les franges du site + préservation cônes de vue identitaires, valorisation ouvertures paysagères, traitement qualitatif des transitions paysagères, des voiries pénétrantes, de l'espace public en général	Intégrer la desserte par les modes doux et TC dans le projet
		Signalétique et image des transports en communs		Intégrer la desserte par les modes doux et TC dans le projet
Renforcer l'attractivité de notre tissu commercial	nouveau pôle commercial d'excellence sur le secteur des lles à Etrembières	ZAC Bois D'Arve : pôle de loisirs sportifs (attraction de populations extérieures, affirmation de la fonction touristique du territoire) + d'activités économiques en lien (pôle thématisé et à fort rayonnement, apport de plus-value par rapport à l'offre commerciale existante). Amélioration des accès routiers au site, lignes TC régulières + liaisons douces. Stationnement le moins visible possible depuis les grands axes, cohérence avec le projet Etoile-Annemasse-Genève.	Amélioration desserte accès routier + TC + modes doux	










		Ambitions	Moyens	Mesures du DOG correspondantes	Résumé
		Rechercher, développer et valoriser les complémentarités sur le plan économique avec Genève et les autres territoires de la métropole du grand Genève	Développer une aire d'accueil des sociétés internationales (ONG préférées) sr le site de l'Etoile Annemasse-Genève	<p>Constituer un <u>pôle multimodal</u> de déplacements de dimension transfrontalière, relié au réseau TC urbain primaire</p> <p><u>Renforcer les fonctions urbaines du territoire</u> : moyen d'étendre le cœur d'agglo vers le nord, sans fragiliser l'activité existante au centre</p> <p><u>Répondre aux besoins de logements</u> : densification et structuration des quartiers d'habitat situés aux franges du site, garantie de l'équilibre social.</p> <p><u>Améliorer la perception du territoire</u> : valoriser qualitativement la porte d'entrée du territoire, traitement particulier des espaces visibles depuis la voie ferrée .</p> <p><u>Accueil d'équipements</u> : en lien avec la fonction du pôle d'échange multimodal, avec l'affirmation des fonctions urbaines majeures, avec l'objectif de favoriser l'animation du site, de structurer et dynamiser un linéaire commercial prioritaire "nord-sud" + renforcement de l'accessibilité du site en TC et modes doux, cohérence avec le projet ZAC Bois d'Arve</p>	

ANNEXE 6 : PRISE EN COMPTE DES SEQUENCES PAYSAGERES DANS LES PLU

*Axe Machilly- Annemasse*



Axe	Document pris en compte	N°	Commune et type de séquence	Commentaire	Bilan PLU	Etat en 2014	Commentaire qualitatif	Bilan qualit.
Axe nord-sud : RD1206 Route de Thonon	PLU arrêté en 2014	S13	<b>Machilly</b> Séquence agro-naturelle	<p>Le caractère agricole est conservé par un zonage agricole ou naturel au moins d'un côté de la route.</p> <p>A l'approche du Foron, on observe toutefois une portion d'environ 60 m entre une zone UC à l'est et une petite zone Ui à l'ouest relative à la gestion des activités économiques existantes.</p>			L'ouverture vers les paysages agricoles depuis la RD1206 est affirmé.	
	PLU révision n°2 - 2008	S13	<b>Saint-Cergues</b> Séquence agro-naturelle	<p>La quasi-totalité de ce linéaire est classée en A ou N. A noter, toutefois, une gestion de l'existant par un zonage spécifique : Nig et la possibilité de développer des aires d'accueil des caravanes et camping-cars (Nec), de l'équipement public (Ne) et des activités de loisirs (NI).</p> <p>A contrario on note la présence d'un zonage Ap destiné aux espaces à vocation agricole et paysagère pour lesquels un effort paysager doit être fait en cas de réalisations.</p> <p>En définitive par rapport aux objectifs du SCOT, le PLU a plutôt bien traduit la séquence agro-naturelle excepté en limite de Machilly où le développement, bien que non urbain, se poursuit et sur une portion de 70 m où l'urbanisation peut encore se développer de part et d'autre de la route.</p>			L'ouverture vers les paysages agricoles depuis la RD1206 est affirmé.	

Axe	Document pris en compte	N°	Commune et type de séquence	Commentaire	Bilan PLU	Etat en 2014	Commentaire qualitatif	Bilan qualit.
Axe nord-sud : RD1206 Route de Thonon	PLU révision n°2- 2008	S12	<b>Saint-Cergues</b> Séquence d'activités	<p>Ce secteur est concerné par deux opérations d'aménagement ainsi que par le réaménagement de la 2x2 voies. Il devrait donc voir se développer de nouveaux bâtiments.</p> <p>Pour la partie « Vouards », sur l'existant comme sur le projeté, une réglementation sur les volumes, le stationnement et les matériaux est développée pour assurer une intégration paysagère.</p> <p>La zone de la Pièce devra faire l'objet d'un traitement similaire afin d'homogénéiser les façades de l'axe.</p>			Pas de requalification des espaces de stationnement le long des commerces et une signalétique commerciale hétéroclite.	
	PLU Révision n°2 - 2014	S11	<b>Cranves-Sales</b> Séquence naturelle boisée	<p>Sur les 900 derniers mètres avant d'atteindre Saint-Cergues, le caractère naturel boisé n'existe plus. Un zonage UH : secteur à dominante d'habitat l'atteste. Plus au sud, l'aspect « boisé » apparaît plus via des zonages A en bordure de route puis N mais le caractère bois n'est pas garanti en l'absence d'EBC.</p>			Le boisement est fragmenté par du bâti dans la partie centrale de la séquence mais reste présent tout le long. La mise en voie express de la RD1206 devrait s'accompagner d'aménagement paysager.	

Axe	Document pris en compte	N°	Commune et type de séquence	Commentaire	Bilan PLU	Etat en 2014	Commentaire qualitatif	Bilan qualit.
Axe nord-sud : RD1206 Route de Thonon	PLU Révision n°2 - 2014	S10	<b>Cranves-Sales</b> Séquence d'activités à fort caractère boisé	<p>Le zonage traduit bien la séquence d'activités à fort caractère boisé avec au nord de la route, un zonage spécifique pour l'accueil commercial et au sud des espaces naturels préservés.</p> <p>Le caractère boisé est assuré par l'identification d'alignement d'arbres et la présence d'EBC, y compris en zone d'activité.</p>		  	Le boisement coté sud de la RD1206 est préservé mais tranche avec le côté des activités commerciales dont l'aménagement des stationnements ou des vitrines est très minéral.	
	PLU modif 1, révision 3 -2009	S10	<b>Ville-la-Grand</b> Séquence d'activités à fort caractère boisé	<p>Le zonage traduit bien la séquence d'activités à fort caractère boisé avec au nord de la route, un zonage spécifique pour l'accueil commercial et au sud des espaces naturels préservés. Cependant, l'aspect boisé n'entre pas dans la zone commerciale qui ne possède ni haie, ni boisement.</p>			La signalétique commerciale est hétéroclite et le traitement des espaces de stationnement est minérale. Cependant les travaux récents de création d'un giratoire au niveau du carrefour avec la rue des Esserts ont été accompagnés de quelques aménagements paysagers.	
	PLU 2008	S9	<b>Annemasse</b> Séquence d'activités	<p>Le zonage du PLU est adapté à celui d'une zone d'activité. Cependant, d'un point de vue paysager, il devait être recherché une restructuration de l'espace et un certain esthétisme (alignement, zones de dépôts hors vue... ) La hauteur des bâtiments, le stationnement, l'alignement des bâtiments et la végétalisation sont assez peu pris en compte par le PLU d'Annemasse. Seul le zonage de l'aéroport a des restrictions de hauteur.</p>			La signalétique commerciale est hétéroclite et le traitement des espaces de stationnement est minérale. Cependant les travaux récents de création d'un giratoire au niveau du carrefour avec la rue des Esserts ont été accompagnés de quelques aménagements paysagers.	

Axe	Document pris en compte	N°	Commune et type de séquence	Commentaire	Bilan PLU	Etat en 2014	Commentaire qualitatif	Bilan qualit.
Axe nord-sud : RD1206 Route de Thonon		S8	<b>Annemasse</b> Séquence urbaine	<p><b>La portion est traitée majoritairement en Uc.</b></p> <p>Le zonage Uc correspond à une zone de densité moyenne constituée en majorité de maisons individuelles, de petits collectifs, de constructions groupées, ainsi que d'activités compatibles ou complémentaires avec la fonction résidentielle dont il convient de préserver le caractère. De nombreuses préconisations d'implantation et aspects contribuent à conforter l'aspect urbain de faible densité de cet espace. <b>Les considérations du SCOT ont bien été prises en compte en secteur Uc.</b></p>			<p><b>Seule l'enseigne Peugeot n'est pas adaptée à l'aspect urbain recherché.</b></p> <p>L'ambiance routière est omniprésente sur cette séquence, surtout au niveau du rond-point du Livron. Les espaces publics sont peu valorisés par un caractère minéral prononcé.</p>	
	PLU arrêté en 2014		<b>Machilly</b> Coupure non bâtie d'intérêt paysager majeur	<p>Les zonages A et N permettent de maintenir la coupure non bâtie d'intérêt paysager.</p>			<p>La coupure est visuellement effective dans les deux sens (côté plaine et côté Voirons).</p>	



	Document pris en compte	N°	Commune et type de séquence	Commentaire	Bilan PLU	Etat en 2014	Commentaire qualitatif	Bilan qualit.
	Machilly 2014 St Cergues 2012		<b>Machilly/ Saint-Cergues</b> Coupure non bâtie d'intérêt paysager majeur	<p><b>Machilly</b> : Les zonages A et N permettent de maintenir la coupure non bâtie d'intérêt paysager. Cette préservation est renforcée par l'identification de corridor écologique à préserver ou à restaurer.</p> <p><b>Saint Cergues</b> : Cette coupure a bien été prise en compte par des zonages agricoles ayant quelques fois des dispositions spécifiques pour les paysages. Cependant la largeur initiale de l'espace est compromise par les zonages NL « développement des activités de loisirs » et Nec « emplacements pour l'accueil des caravanes et camping-cars ».</p>			La coupure végétale est effective depuis les points de vue des Voirons.	
Axe nord-sud : RD1206 Route de Thonon	Voir ci-dessus		<b>Saint-Cergues</b> <b>/Cranves-Sales</b> Coupure non bâtie d'intérêt paysager majeur	<p><b>Cranves-Sales</b> : La coupure est maintenue par un zonage A ou N au PLU, quelquefois renforcée par des espaces boisés classés.</p> <p>Cependant, on constate toutefois, la présence d'un bâti linéaire le long de la route intégré en Nb (gestion de l'existant en zone naturelle). Aussi, le PLU traduit bien les coupures souhaitées par le SCOT mais l'existant limite l'effet voulu.</p> <p><b>Saint Cergues</b> : la coupure est assurée par un zonage N ou A.</p>			La coupure non bâtie est particulièrement visible sur le terrain en direction des Voirons, et autour de la Chandouze même si elle est peu large au croisement avec les infrastructures principales de voirie.	

	<p>PLU révision 2014/ POS révisé 2008</p>		<p><b>Cranves-Sales/Juvigny</b> Coupure non bâtie d'intérêt paysager majeur</p>	<p><b>Cranves-Sales</b> La coupure non bâtie est bien respectée. Elle est assurée par un zonage A ou N au PLU, quelquefois renforcée par des espaces boisés classés et de zones humides</p> <p><b>Juvigny</b> : La coupure non bâtie est préservée par un zonage Nd (espaces naturels à préserver).</p>			
--	---	--	---	---	--	--	--

Axe Annemasse – Bonne



Axe	Document pris en compte	N°	Commune et type de séquence	Commentaire	Bilan PLU	Etat en 2014	Commentaire qualitatif	Bilan qualit.
D 907 d'Annemasse à Bonne Route de Taninges	PLU Révision 2014	S1	Vétraz-Monthoux Séquence urbaine	Le caractère urbain est traduit par un zonage UHc à vocation d'habitat dense, et par une zone UX pour les établissements d'activités existants et UE pour le pôle d'équipements publics ; mais le traitement de la séquence n'est pas très affirmé (peu d'espaces publics, pas d'alignement d'enseignes...).			Ambiance urbaine non affirmée, aménagement d'espaces publics inexistant, destruction du paysage d'entrée de ville par l'implantation désordonnée d'enseignes	
		S2	Vétraz-Monthoux Séquence d'activités	La séquence d'activité est traduite par des zonages Ux au nord de la route de Taninges et Uxc au sud permettant les implantations commerciales. L'aspect (hauteurs, stationnements, toits, couleurs) est encadré.			Aménagement de la voirie effectué (trottoirs, piste cyclable, alignement d'arbres, îlots paysagers...). Alignement commercial respecté et structuration des enseignes.	

Axe	Document pris en compte	N°	Commune et type de séquence	Commentaire	Bilan PLU	Etat en 2014	Commentaire qualitatif	Bilan qualit.
D 907 d'Annemasse à Bonne Route de Taninges	PLU Révision n°2 - 2014	S3	<b>Cranves-Sales</b> Séquence mixte habitat / activités	<p>La mixité est assurée par la présence au nord d'un zonage UH (zone à vocation dominante d'habitat de moyenne densité en mixité possible (sous conditions) avec des activités et/ou des équipements) et UX ou UXc au sud de l'axe (secteurs déjà urbanisés de la commune, à vocation de gestion et de développement des activités économiques).</p> <p>Cependant, le traitement différencié n'apparaît pas clairement au niveau du mobilier urbain ou du type d'architecture.</p>			Aucune réorganisation de voirie n'a été faite sur cette séquence. L'espace entier est dévolu aux modes motorisés. La signalétique commerciale est hétéroclite.	
		S4	<b>Cranves-Sales</b> Séquence agro-naturelle	<p>Le caractère agro-naturel existant au Sud de la route a été préservé en zone A ou N avec des dispositions paysagères spécifiques sur les zones A pour garantir les cônes de vue (zonage et OAP transversale).</p> <p>On note toujours une urbanisation quasi-continue au nord de la route et une portion urbanisée de 600 m de long au sud (1/3 de la portion).</p> <p>Il pourrait convenir de traiter le Nord avec des orientations paysagères destinées à homogénéiser le caractère « agro-naturel » des deux côtés de l'axe, ou à les différencier dans les futures séquences du SCOT.</p>			L'agriculture et les échappées visuelles sur le paysage sont maintenues.	

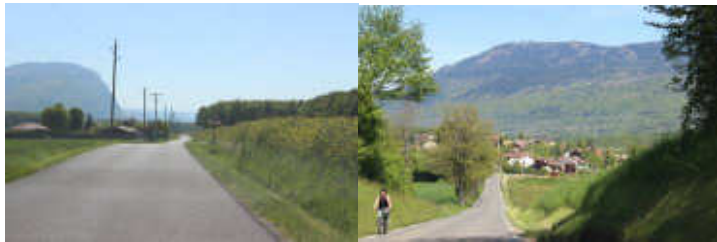

Axe	Document pris en compte	N°	Commune et type de séquence	Commentaire	Bilan PLU	Etat en 2014	Commentaire qualitatif	Bilan qualit.
D 907 d'Annemasse à Bonne Route de Taninges	PLU révision n°2- 2007	S5	Bonne Séquence mixte habitat / activités	La fonctionnalité de la séquence est respectée dans le PLU puisque le zonage attenant à la route est en secteur urbain de confortement mais aussi en secteur d'accueil d'activités commerciales et économiques de la ZAC de la Menoge.			Voirie aménagée (trottoir, paysagement, réseaux enterrés). L'entrée de la ville de Bonne est bien identifiée.	
		S6	Bonne Séquence urbaine	Cette séquence urbaine est jalonnée de zones à urbaniser à long terme et secteurs naturels bâtis. Seule la partie sud-ouest de la séquence est intégrée comme secteur historique de Basse-Bonne. Par son zonage, cette séquence tend à s'urbaniser le long de l'axe alors qu'elle constitue encore une zone plutôt perméable à dominante naturelle. Les dispositions du SCOT sont respectées mais le terme de « séquence urbaine » n'était peut-être pas justifié.			L'aménagement urbain de la voirie est affirmé et la traversée du village apaisée par ces aménagements. Des murs de soutènements viennent marquer l'alignement du bâti.	




Axe	Document pris en compte	N°	Commune et type de séquence	Commentaire	Bilan PLU	Etat en 2014	Commentaire qualitatif	Bilan qualit.
D 907 d'Annemasse à Bonne Route de Taninges	PLU révision n°2- 2007	S 7	Bonne Séquence agro-naturelle	Cette orientation agro-naturelle est bien traduite sur la partie ouest de la flèche mais très rapidement le zonage devient UC3 « Sous-secteur périphérique à dominante d'habitat de faible densité avec possibilité d'accueil d'entrepôts » ce qui n'entre pas dans l'esprit de cette séquence.			Mise à part une petite portion, la végétation ferme les échappées visuelles et l'agriculture est peu présente dans cette séquence. La présence de bâti d'habitation et d'activité rend peu lisible le paysage.	

Axe	Document pris en compte	N°	Commune et type de séquence	Commentaire	Bilan PLU	Etat en 2014	Commentaire qualitatif	Bilan qualit.
	PLU Bonne 2007 et PLU Lucinges 2011		<b>Bonne/ Lucinges</b> Coupure non bâtie d'intérêt paysager majeur	<p><b>Bonne</b> : Hormis la présence de l'échangeur de l'autoroute, cette séquence non bâtie est préservée par des zonages A et N.</p> <p><b>Lucinges</b> : Un zonage Ub2A « sous secteur de hameaux peu denses en ANC » peut aller à l'encontre de la conservation de la coupure non bâtie préconisée par le SCOT.</p>			La coupure végétale est globalement visible depuis les points de vue des Voirons.	
								

Axe Saint-Cergues/Ville la Grand par la frontière

Axe	Document pris en compte	N°	Commune et type de séquence	Commentaire	Bilan PLU	Etat en 2014	Commentaire qualitatif	Bilan qualit.
D15 en frontière franco-suisse	PLU en révision 2014	S14	Juvigny Séquence agro-naturelle	Hormis les zones bâties intégrées en secteur urbain, seule une zone Ue destinée aux équipements pourrait engendrer une nouvelle artificialisation.  Le caractère agro-naturel de cette section est bien traduit.			Cette séquence offre de larges échappées visuelles sur les massifs montagneux, facilitées par le relief de la route. L'agriculture est omniprésente et la fragmentation par le bâti est peu prégnante.	
	PLU modif 1, révision 3 -2009	S14	Ville-la-Grand Séquence agro-naturelle	Hormis les zones bâties intégrées en secteur urbain Uc (zone de faible densité), la voie est longée d'un zonage agricole sur environ 230 m.				
	POS 2008 et PLU 2009			Juvigny/ Ville-la-Grand  Coupure non bâtie d'intérêt paysager majeur	<b>Juvigny</b> : La coupure urbaine est traduite dans le POS par un zonage en espaces naturels limitant l'artificialisation à quelques exceptions.  <b>Ville-la-Grand</b> : La coupure est maintenue par des zonages A et N. Le bâti existant fait appel à un zonage spécifique « Ne » mais reste contraint.			La coupure non bâtie est visuelle (espaces naturels / agricoles).




	<p>PLU modif 1, révision 3 -2009</p>		<p><b>Ville-la-Grand</b> Coupure non bâtie d'intérêt paysager majeur</p>	<p>La coupure est maintenue par des zonages A, Na (zones maraichères) et N renforcée par des espaces boisés classés.</p>			<p>La coupure non bâtie est visuelle (espaces naturels / agricoles).</p>	
--	--	--	--	--	--	---	--	--

Micro séquence urbaine Gaillard Ambilly Annemasse Rue de Genève

Axe	Document pris en compte	N°	Commune et type de séquence	Commentaire	Bilan PLU	Etat en 2014	Commentaire qualitatif	Bilan qualit.
Rue de Genève	PLU 2010	TRAM	<b>Gaillard</b> Micro séquence urbaine	A Gaillard, la rue de Genève est jalonnée sur 200m d'un secteur Uac puis Ua. L'alternance de micro-séquences est réduite mais le caractère urbain est assuré.			<p>Les aménagements liés à l'extension du tramway de Genève n'étant pas commencés, l'espace public est encore en grande partie dévolu à l'automobile.</p> <p>Les trottoirs sont étroits, il n'y a pas de bandes cyclables et l'endroit reflète une minéralité importante par le manque d'alignement d'arbres ou d'aménagement de massifs paysagers.</p> <p>La linéarité de l'avenue peut être dangereuse pour les autres modes de déplacements (incitation à la vitesse par le manque d'aménagements cités précédemment).</p> <p>Les éléments pour une séquence urbaine tel que définie par le SCOT sont présents.</p>	
	PLU 2005 modification n°1 2013		<b>Ambilly</b> Micro séquence urbaine	<p>Ambilly prévoit trois zonages sur sa portion : UA UB et PM1. Les logements collectifs et le développement du tertiaire sont favorisés. La zone PM1 permet un aménagement spécifique par lot pour maintenir une unité paysagère.</p> <p>Le PLU intègre bien le SCOT en garantissant une succession d'ambiances tout en garantissant l'harmonie. L'intégration des transports en commun n'est pas directement évoquée mais il est fait mention d'un souhait de densification « de manière à rentabiliser les équipements réalisés par la commune ».</p>				
	PLU 2008		<b>Annemasse</b> Micro séquence urbaine	L'aspect urbain est assuré par le zonage UD. L'idée de micro-séquences ne se distingue pas mais la présence d'espaces boisés classés et d'un parc public à protéger et mettre en valeur assure une diversité des paysages et un apport de qualité.				



Séquence à construire : tracé du CEVA

Axe	Document pris en compte	N°	Commune et type de séquence	Commentaire	Bilan PLU	Etat en 2014	Commentaire qualitatif	Bilan qualit.
Axe du CEVA	PLU 2010	CEVA	Gaillard Séquence à construire	La petite portion du futur CEVA traversant Gaillard est intégrée par un zonage Ue (équipement) sur les rails et encadré de secteurs UC (logements de faible densité)		  	En mai 2014, les travaux n'ont pas commencé.	
	PLU 2005, modification n°1 2013		Ambilly Séquence à construire	<p>Le zonage de la future ligne du CEVA est composé de secteurs UC (logements collectifs et commerces), UD (zone résidentielle de faible densité) et UZ (zone concédée aux chemins de fer).</p> <p>Le PLU alterne le long de la voie les microséquences UC et UD de manière cohérente avec le SCOT. Seul l'élargissement des voies avant l'accès à la gare est en zonage Uz.</p>				

	PLU 2008		<p><b>Annemasse</b> Séquence à construire</p>	<p>Le site de l'étoile est traduit par une zone UFe pour le réseau ferroviaire et une zone UT comprise dans le périmètre de la ZAC Etoile Sud-Ouest. Elle a vocation à accueillir les activités économiques, tertiaires, commerciales, de bureaux, et services. Elle doit disposer de règles d'urbanisme spécifiques aux types d'activités qui s'y développeront.</p> <p>Des dispositions pour assurer la qualité paysagère sont inscrites (alignement, matériaux...).</p>			
--	----------	--	---	--	--	--	--




Axe - Pas de l'échelle /Gaillard et ramifications

Axe	Document pris en compte	N°	Commune et type de séquence	Commentaire	Bilan PLU	Etat en 2014	Commentaire qualitatif	Bilan qualit.
N206	PLU révision n°2 - 2012	S15	<b>Etrembières</b> <b>Séquence urbaine</b>	L'ambiance bâtie est affirmée notamment par le projet d'urbanisation du secteur AU « Balme » en bordure de voie. Les autres portions de routes sont sectorisées Uc (secteur de faible densité).			L'aménagement actuel reflète plutôt une séquence de transition car le caractère urbain n'est pas affirmé. Le bâti est clairsemé mais structure la voirie par son alignement (muret de clôture entre autres).	
Route de Saint Julien		S16	<b>Etrembières</b> <b>Séquence à construire</b>	La séquence à construire est majoritairement classée en zone « à urbaniser » au PLU. Leur détermination devra être en lien avec la réalisation du grand projet « site des Iles », qui nécessitera une modification/révision du PLU.			Les projets d'urbanisation étant sur le commencement en 2014, l'aménagement de cette séquence est en devenir.  L'état existant montre un axe à l'ouverture paysagère importante qu'il conviendra de conserver et un espace dévolu à l'automobile sans partage de voirie.	

Axe	Document pris en compte	N°	Commune et type de séquence	Commentaire	Bilan PLU	Etat en 2014	Commentaire qualitatif	Bilan qualit.
Route de Saint Julien	PLU révision n°2 - 2012	S21	<b>Etrembières</b> <b>Séquence urbaine</b>	<p>Cette portion urbaine est renforcée par un secteur AU « Etrembières ». Le souhait du SCOT de développer les espaces publics est intégré par la mise en place d'un zonage pour l'implantation d'équipements à vocation sportive (UL). La différenciation de zonage (Ua et Uc) peut également assurer l'enchaînement de micro-séquences souhaité par le SCOT.</p>			<p>La voirie est partagée (piste cyclable, trottoir, aménagement paysager linéaire). L'ambiance urbaine est ici affirmée.</p>	

			<p><b>Etrembières</b> Séquence d'activités</p>	<p>L'aspect « activité » de cette séquence est renforcée par la mise en place, à l'ouest de la route, d'un secteur AU n°5 « Paradis » à urbaniser par modification/révision du PLU. Côté Est, la zone est classée Uy2 (« activités commerciales, d'hébergement hôtelier, de bureaux et services » et Uz (réseau autoroutier et ferroviaire).</p>		<p>Séquence caractérisée majoritairement par l'échangeur autoroutier avec l'A40. Pas d'alignement du bâti mais l'aménagement de la voirie et des espaces de stationnement sont paysagés et la façade du centre commercial est qualitative.</p>
--	--	--	--	--	--	--

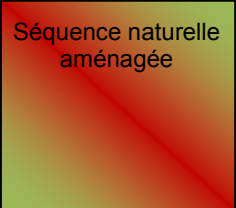

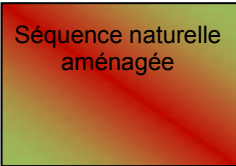




Axe	Document pris en compte	N°	Commune et type de séquence	Commentaire	Bilan PLU	Etat en 2014	Commentaire qualitatif	Bilan qualit.
D 46	PLU révision n°2 - 2012	S17	<b>Etrembières</b> Séquence à construire	Le PLU d'Etrembières prévoit l'accueil de la ZAC Bois d'Arve.			Les projets d'urbanisation étant sur le commencement en 2014, l'aménagement de cette séquence est en devenir.	
	PLU 2010	S18	<b>Gaillard</b> Séquence agro-naturelle	La séquence agro-naturelle voulue par le SCOT est bien respectée avec à l'ouest un zonage agricole et à l'est un zonage naturel renforcé par des espaces boisés classés.		 	L'agriculture est bien présente (maraichage) permettant de larges échappées visuelles. Il n'y a pas de fragmentation visuelle.	

Axe	Document pris en compte	N°	Commune et type de séquence	Commentaire	Bilan PLU	Etat en 2014	Commentaire qualitatif	Bilan qualit.
D46	PLU 2010	S19	<b>Gaillard</b> Séquence d'activités	L'aspect « activité » est garanti en secteur est par un zonage Ux. Côté ouest, une alternance de micro-profil se dessine par l'enchaînement de zones Ue (équipements), Ux (activité) et Uc (habitat densité faible). La présence d'habitat n'est pas en adéquation avec le SCOT mais la zone comprend de l'existant et ne s'étend que sur 180 m.			Pas d'alignement du bâti commercial mais la voirie dispose d'aménagements paysagers (alignement d'arbres tout le long de la séquence).	
Entre Arve et A40	2010 et PLU modifié 2012	S20	<b>Gaillard/ Etrembières</b> Séquence naturelle boisée	Le caractère naturel est maintenu par des zonages N. Le caractère boisé n'est toutefois pas assuré. Une inscription en zone EBC pourrait garantir le maintien des bois.  Côté Etrembières cette portion est associée à une servitude.			Le boisement encadre de part et d'autre l'autoroute.	

*Axe Gaillard –Vétraz par avenue de l'Europe puis route de Bonneville (RD 1205)*

Axe	Document pris en compte	N°	Commune et type de séquence	Commentaire	Bilan PLU	Etat en 2014	Commentaire qualitatif	Bilan qualit.
Quai d'Arve	PLU 2008	S23	<b>Annemasse</b> <b>Séquence à construire</b>	<p>Les caractéristiques voulues pour développer le grand projet du Brouaz sont traduites dans le PLU. Le site devrait pouvoir accueillir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>des équipements structurants notamment dans le domaine de la santé, par le biais des zones Ux (zone équipée destinée à l'implantation d'activités industrielles, artisanales, tertiaires, commerciales ou de service) et Uxs spécifique à la santé humaine.</li> <li>un réseau d'espaces collectifs structurants traduit dans le PLU par des emplacements réservés. Le PLU prévoit la réalisation d'un boulevard urbain aménagé au sein d'un espace vert et d'espaces publics, reliant la Route de Thonon au prolongement de l'autoroute A 40 sur le quai d'Arve, avec création d'un pont sur l'Arve.</li> </ul>			Après la construction de l'hôpital Pays de Savoie, pas d'aménagement de cette séquence. La finalisation à terme du grand projet « Brouaz » permettra cette requalification	

Axe	Document pris en compte	N°	Commune et type de séquence	Commentaire	Bilan PLU	Etat en 2014	Commentaire qualitatif	Bilan qualit.
Avenue de l'Europe	PLU 2008	S24	<p><b>Annemasse</b></p> 	<p>Le caractère naturel-aménagé est assuré par un zonage Nat2 « parc public ou privé à protéger et à mettre en valeur » et des emplacements réservés destinés à la création de parcs.</p>			<p>La présence de boisements le long de la voirie marque fortement cette séquence. Seule la partie côté Annemasse (jardins des Iris) est aménagée.</p>	
Route de Bonneville	PLU Révision n°3 – 2008	S25	<p><b>Vétraz-Monthoux</b></p> 	<p>Le caractère naturel-aménagé est traduit par un zonage ND sur la majeure partie entre la route et l'Arve qui garantit l'absence d'aménagement, un zonage NDe permet toutefois l'aménagement pour des parcs publics ou privés.</p> <p>« Dans les zones NAcb1 et NAcb2 en bordure de la route de Bonneville (RD 1205) soumises à l'article L. 111-1-4 du code de l'Urbanisme, les espaces verts devront être aménagés conformément aux dispositions graphiques du plan de zonage et à celles du projet urbain concernant ce secteur, en annexe du rapport de présentation. »</p>			<p>Aucun aménagement paysagé le long de cette séquence, même si le boisement est présent.</p>	

		<p>S26</p>	<p><b>Vétraz-Monthoux</b> Séquence naturelle boisée</p>	<p>La zone est préservée par un zonage ND « risques naturels », y compris les équipements publics liés à la valorisation des espaces naturels (sentiers piétons) et aux aménagements de protection des berges de la Menoge ainsi que des travaux de réhabilitation du site. La zone ND est a priori inconstructible. Elle est renforcée par le classement en EBC de certains secteurs boisés.</p>			<p>Le caractère boisé de cette séquence est préservé.</p>	
--	--	------------	---	---	--	---	---	--



ANNEXE 7 : PRISE EN COMPTE DES MICRO SEQUENCES PAYSAGERES DANS LES PLU

*Espace majeur : Secteur des « grandes places »*

Site	2008 (Google Street View)	2014	Commentaire	Bilan
<p>Place de l'Hôtel de ville</p>			<p>Le réaménagement de la place de l'Hôtel de Ville a été réalisé avant 2008. En 2014, elle fait partie intégrante du plateau piétonnier de la ville, agrémenté de fontaines et permettant aux terrasses de café de s'y installer.</p>	
<p>Place de la Libération</p>	 		<p>Cette grande place centrale d'Annemasse accueille un marché. Avant 2012, son utilisation était exclusivement automobile puisqu'un grand parking à ciel ouvert l'occupait. La métamorphose est aujourd'hui importante. La place de la voiture est considérablement réduite, au profit d'un espace apaisé, dans la continuité du plateau piétonnier du centre-ville.</p>	

Site	2008 (Google Street View)	2014	Commentaire	Bilan
<p>Place du marché et Place Clémenceau</p>			<p>Ces 2 places, séparées par l'avenue Jules Ferry, sont de grands parkings à ciel ouvert. Elles n'ont pas fait l'objet d'aménagement en faveur d'un rééquilibrage des modes depuis 2007.</p>	
<p>Place de l'Eglise Saint-André</p>			<p>En 2014, la place est dans sa plus grande partie piétonne. La requalification intervenue en 2008 a permis la création d'un giratoire, de plateaux surélevés pour apaiser la vitesse, d'un passage souterrain sous la RD 1206 (liaison rue de la Paix – place de l'église). Le traitement est moins qualitatif que sur les places de la Libération et de l'Hôtel de ville (absence de pavage, de fontaine, de végétalisation plus dense...)</p>	
<p>Espace de Château Rouge</p>			<p>Le parc et l'esplanade devant le centre culturel de château Rouge sont toujours de bons espaces de respiration. Les modes doux y sont aisés et ne sont pas en conflit avec les modes motorisés.</p>	

Site	2008 (Google Street View)	2014	Commentaire	Bilan
Place du Clos Fleury			La vocation de parking automobile est conservée en 2014. Pas d'aménagement spécifique pour les modes doux.	

*Espace majeur : Etoile Annemasse-Genève*

Pôle gare			<p>Un nouvel espace public sur le parvis sud de la gare a été créé à l'emplacement de « l'hôtel de la Gare » avec ajout d'un espace vélo sécurisé (vélo + TER). Celui-ci permet une aération de l'entrée de la gare.</p> <p>Le projet de requalification du pôle multimodal est en cours (Cf « Grands projets : Etoile Annemasse-Genève »), avec notamment la réalisation d'un concours pour les futurs espaces publics du PEM.</p>	
-----------	--	---	---	--





**Chablais  
Parc**









Le secteur de Chablais Parc a vu sa physionomie évoluer par la réalisation partielle de la ZAC, l'aménagement de ce quartier a donné de la place aux espaces piétons.






Espaces secondaires





Site	2008 (Google Street View)	2014	Commentaire	Bilan
<p><b>Porte de France</b></p>			<p>Cette espace a bénéficié d'un aménagement minime qui a permis tout de même d'améliorer la lisibilité du carrefour. Le projet d'extension du tram devrait à terme augmenter la qualité du site.</p>	
<p><b>Centre historique de Gaillard</b></p>			<p>Une extension de la mairie a été inaugurée depuis 2007, ce qui a permis de remanier le parvis. En revanche, le mail arboré n'a pas été touché.</p>	



Site	2008 (Google Street View)	2014	Commentaire	Bilan
<p><b>Centre historique de Ville-la-Grand</b></p>			<p>La place et l'espace autour de l'église ont été requalifiés avant 2007 par un aménagement confirmant son caractère central. La rue des Voirons a également bénéficié des aménagements liés à la mise en place du BHNS.</p>	
<p><b>Futur centre-bourg de Vétraz-Monthoux</b></p>			<p>La transformation importante en nouveau centre de village a permis de constituer un vaste parc avec de multiples cheminements doux et d'installer de nouveaux commerces.</p>	
<p><b>Centre du quartier de Perrier</b></p>			<p>La transformation urbaine de ce quartier est passée par l'aménagement de vastes espaces piétons, d'un site propre pour les transports en commun... L'image du quartier se trouve transformée et embellie par cette opération de requalification, le rendant de fait attractif à l'échelle de l'agglomération.</p>	

Site	2008 (Google Street View)	2014	Commentaire	Bilan
<p><b>Mairie d'Ambilly et parc Jean Beauquis</b></p>			<p>L'ouverture des bâtiments sur le parc s'est accompagnée d'une requalification des espaces dévolus aux piétons par une meilleure lisibilité des cheminements, donnant à cette espace un caractère urbain affirmé (effet d'apaisement de la circulation routière).</p>	

Site	2008 (Google Street View)	2014	Commentaire	Bilan
<p><b>Parc des Ecureuils à Ville-la-Grand</b></p>			<p>Le parc est aménagé dans un écrin de verdure. Une rivière le traverse rendant ce lieu attractif pour les loisirs et le repos. Des jeux pour enfants ainsi qu'un parcours sportif y sont aussi installés.</p>	
<p><b>Pôle sportif de Pré-des-Plans</b></p>			<p>Le pôle sportif n'a pas fait l'objet d'évolutions depuis le SCOT et est toujours cohérent avec l'orientation relative aux espaces collectifs structurants.</p>	

Site	2008 (Google Street View)	2014	Commentaire	Bilan
<p><b>Zone de loisirs de la Châtelaine</b></p>			<p>L'aspect « sauvage » du lieu est préservé. Les taillis et les grands arbres préservés rendant ce lieu très « naturel » ce qui tranche avec les autres parcs appartenant aux espaces secondaires vus précédemment.</p>	
<p><b>Site du Brouaz</b></p>			<p>Le site est en cours d'aménagement, le centre hospitalier a vu le jour entre temps. L'espace est encore fortement dévolu à la voiture, malgré la desserte du site en transport en commun. Le bilan complet sera à faire une fois l'aménagement du Brouaz achevé (parc urbain, cheminements doux...).</p>	
<p><b>Parc de Haut-Monthoux</b></p>			<p>Le parc a été aménagé avant 2008 et n'a pas fait l'objet d'évolutions depuis. La scénographie de l'église entourée de ses grands arbres et du plan d'eau donne l'impression d'un lieu paisible et propice à la détente.</p>	

